تطور مسئولية الناقل الجوى
وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩

دكتور

عاطف محمد الفقى

مدرس القانون التجارى والقانون البحرى

كلية الحقوق- جامعة المنوفية

٢٠٠٤

الناشر

دار النهضة العربية

٣٢ش عبدالخالق ثروت- القاهرة

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿يامعشر الجن والإنس إن استطعتم أن تنفذوا من أقطار السموات والأرض فانفذوا لا تنفذون إلا بسلطان* فبأي آلاء ربكما تكذبان﴾

صدق الله العظيم

(سورة الرحمن. الآيتان ٣٣، ٣٤)

مقدمــــة

أهمية النقل الجوى وسماته المميزة:

يعتبر النقل الجوى الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والبضائع فى عصرنا الحاضر، ذلك أن الطائرة تطوى بقاع المعمورة، وتجتاز الجبال والسهول والفيافى، وتعبر البحار والمحيطات، وتنفذ فى أقطار السماوات غير عابئة بحواجز طبيعية أو بعوائق صناعية أو بموانع سياسية، حتى أصبح عالم اليوم مثل كرة صغيرة يقلبها الطيران بين أصابعه ليصل بين أبعد نقطتين فيها فى زمن قياسى متفوقاً، فى ذلك، على غيره من وسائل النقل الأخرى.

بيد أن هذه الصفة الدولية التى تلازم النقل الجوى قد أدت إلى زيادة احتمالات الأخطار التى يتعرض لها مرفق النقل الجوى رغم التقدم العلمى الهائل فى العصر الحديث، ذلك أن الطائرة، وهى تؤدى مهمتها فى نقل الأشخاص والبضائع، قد تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة، أو تعصف بها العواصف الثلجية والأعاصير، أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة، أو تتراكم على أجهزتها الثلوج، أو يحجب الضباب الكثيف عنها الرؤية.

وانطلاقاً من الصفة الدولية للنقل الجوى، والتصاق المخاطر الجوية بالاستغلال التجارى للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولى بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوى الدولى، وتحل المشاكل القانونية التى يثيرها هذا النقل بين أطرافه، بعيداً عن القواعد القانونية الواردة فى القانون الداخلى لهذه الدولة أو تلك، والتى وضعت، أصلاً، لتطبق على النقل الجوى الداخلى فى إطار من تراث فكرى وقانونى محلى، فضلاً عن عدم مراعاتها لطابعى الدولية وخصوصية المخاطر التى يتعرض لها النقل

الجوى الدولى، واختلاف البيئة التى يتم فيها عن غيره من وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية[(١)].

ولا جرم أن مسئولية الناقل الجوى تعد من أبرز المسائل التى يثيرها النقل الجوى الدولى وأكثرها بحثاً أمام القضاء، وشغلاً لأذهان وأقلام الفقهاء، حيث المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين الذين يطالب كل منهم بأن تميل الدفة ناحيته أو على الأقل تتوازن المصالح دون طغيان أو إذعان. لذلك اهتم المجتمع الدولى، فى محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام النقل الجوى الدولى، بوضع القواعد المنظمة لمسئولية الناقل الجوى على نحو يحقق الحماية الاقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوى، من ناحية، حتى تنمو وتزدهر، ويحقق مصالح العملاء، من ناحية أخرى، حتى يقدموا على سلوك طريق النقل الجوى. الأمر الذى يؤدى فى النهاية إلى نمو مرفق النقل الجوى وتطوره.

اتفاقية وارسو ١٩٢٩: "La Convention de Varsovie 1929"

ولهذا سارع المجتمع الدولى إلى تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية عام ١٩٢٣ لعقد مؤتمر دولى لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوى الدولى. وانعقد المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوى فى باريس فى ٢٧ أكتوبر ١٩٢٥ بمشاركة مندوبين عن ثلاث وأربعين دولة ناقشوا مشروعاً تمهيدياً لاتفاقية دولية تنظم مسئولية الناقل الجوى الدولى، وأوصوا بتكوين لجنة فنية يعهد إليها باستطلاع آراء الدول والمنظمات المختصة حول موضوعات القانون

---

(١) د. فاروق زاهر. تحديد مسئولية الناقل الجوى الدولى. دراسة فى اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها. دار النهضة العربية ١٩٨٥. رقم ٦. ص٨.

الجوى الجديرة بالتوحيد، وتم تكوين هذه اللجنة تحت اسم «اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens والمعروفة اختصاراً باسم: "C.I.T.E.J.A"

وقد عكفت هذه اللجنة فى اجتماعها الذى عقد فى مدريد بأسبانيا عام ١٩٢٨ على دراسة مشروع الاتفاقية، بيد أنها ارتأت استبعاده واستبدال مشروع آخر به استقت أحكامه من التقرير الذى وضعه السيد "Devos" خبير الحكومة البلجيكية لديها، ثم أحاطت الحكومة الفرنسية علماً بهذا المشروع، فقامت، بدورها، بالدعوة لانعقاد المؤتمر الدولى الثانى للقانون الخاص الجوى.

وقد انعقد هذا المؤتمر، بالفعل، فى مدينة وارسو ببولندا فى الفترة من ٤-١٢ أكتوبر ١٩٢٩، بمشاركة مندوبين لثلاث وأربعين دولة، ناقشوا المشروع التمهيدى المقدم من لجنة الخبراء، والذى اشتمل، بالإضافة إلى القواعد المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى، على قواعد تتعلق بوثائق النقل نظراً للارتباط الوثيق بين الموضوعين. وقد أدخل المؤتمر تعديلات طفيفة على المشروع التمهيدى، ثم صيغت منه نصوص الاتفاقية التى وقعها مندوبو ثمانية عشرة دولة فى ١٢ أكتوبر ١٩٢٩، وحملت تسمية: «اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى ١٩٢٩ Convention de varsovie pour L'Unification de Certaines régles rélatives au transport aerien international 1929" وتعرف اختصاراً باتفاقية وارسو ١٩٢٩ "Le convention de varsovie 1929"[1].

---

(١) د. محمد فريد العرينى. القانون الجوى. النقل الجوى الداخلى والدولى. دار المطبوعات الجامعية. ٢٠٠٢. رقم ٥. ص٣٦.

وقد حررت هذه الاتفاقية بلغة وحيدة هى اللغة الفرنسية، واشتملت على واحد وأربعين مادة موزعة على خمسة فصول عالجت الموضوعات الآتية: تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية (الفصل الأول)، وثائق النقل (الفصل الثانى)، مسئولية الناقل الجوى (الفصل الثالث)، الأحكام الخاصة بعمليات النقل المشتركة (الفصل الرابع)، الأحكام الختامية المتعلقة بالتصديق على الاتفاقية والانضمام إليها ونقضها وتعديلها (الفصل الخامس).

ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ على المستوى الدولى فى ١٣ فبراير ١٩٣٣ بين الدول الخمس التى بادرت إلى التصديق عليها، وهى: أسبانيا والبرازيل ورومانيا وفرنسا ويوغوسلافيا. ثم توالت، بعد ذلك، تصديقات الدول عليها حتى زادت على المائة وخمسين دولة، فيما اعتبر هذا التجمع الدولى، بحق، من أكبر التجمعات الدولية التى حظيت بها اتفاقية دولية من اتفاقيات القانون الخاص. وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية فى أغسطس ١٩٥٥، وصدقت عليها فى ٦ سبتمبر ١٩٥٥ بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥.

وقد حاولت الاتفاقية التوفيق بين اعتبارين: (الأول) تشجيع الطيران التجارى والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسئولية كبيرة على الناقلين حتى لا ينعكس ذلك سلباً على النقل الجوى فى مهده. (والثانى) حماية العملاء من تعسف الناقلين حيث تفرض جدة هذا النوع من النقل وما يكتنفه من مخاطر، تقرير مثل هذه الحماية التى تفوق مثيلتها فى أنواع النقل الأخرى، خاصة وأن الراكب لا يتمتع بأية حرية فى الحركة، فضلاً عن أن تدخله لمنع وقوع الحادث أو الحد من آثاره عبث لا طائل من ورائه[١].

---

(١) د. رفعت أبادير. الوجيز فى القانون الجوى. ١٩٨٨. رقم ١٤٢ ص٢٩٣.

وانعكست محاولات التوفيق بين هذه الاعتبارين على الأحكام التى قررتها الاتفاقية بشأن مسئولية الناقل الجوى. فمن ناحية، قررت مسئولية الناقل الجوى عن وفاة الراكب أو إصابته بأى أذى بدنى أو عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو عن التأخير فى نقل الركاب أو البضائع، وجعلت هذه المسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض فى جانب الناقل الذى لن يستطيع التحرر منها إلا إذا أثبت أنه قد بذل فى تنفيذ عملية النقل قدر العناية اللازمة، وأبطلت شروط الإعفاء من المسئولية. ومن ناحية أخرى، أجازت الاتفاقية للناقل أن يدفع مسئوليته فى أحوال معينة، ووضعت حداً أقصى للتعويض الذى يلتزم به حال انعقاد مسئوليته طالما كان حسن النية[١].

بيد أن نظام المسئولية فى اتفاقية وارسو كان يميل ناحية الناقلين الجويين على حساب العملاء، حيث كان يقرر تحديد مسئولية الناقل الجوى فى مواجهة الراكب المضرور من جراء الحادث الجوى بمبلغ يقل بكثير عن مثيله الذى يحصل عليه المضرور من حادث آخر فى وسائل النقل الأخرى، وهو الأمر الذى استنكرته المحاكم الفرنسية والأمريكية، وحاولت التغلب عليه عن طريق التوسع فى تفسير نصوص الاتفاقية بغية الخروج من النظام العادى للمسئولية القائم على المسئولية المحدودة إلى النظام الاستثنائى للمسئولية القائم على المسئولية غير المحدودة، وذلك فيما اعتبره البعض تعديلاً قضائياً لأحكام الاتفاقية يرمى إلى حماية الركاب وذويهم الذين يضارون من حوادث الطيران[٢].

---

(1) P.S. Dempsey, international air Cargo & Baggage liability and the tower of Babel, Geo. Wash. Int'l L. Rev. vol 36, 2004, P. 247.

(2) Mankiewicz. la Convention de varsovie et le droit Comparé. Rev. Fr. Dr. Aérien, 1969. P. 147. والأحكام الواردة فى هذا المقال.

بروتوكول لاهاي ١٩٥٥: Protocole de la Haye 1955

بعد أن ظلت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تخدم الملاحة الجوية دون تعديل فترة طويلة من الزمن، وتحت وطأة الانتقادات، خاصة الأمريكية، الموجهة إلى الحد الأقصى للمسئولية فى حالة نقل الركاب، وتحت تأثير الضرورات الاقتصادية والفنية، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاى الذى وقع فى ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥، حيث رفع هذا البروتوكول الحد الأقصى لتعويض المسئولية، فى حالة نقل الركاب، إلى الضعف، وخفف كثيراً من الشكلية التى كانت تفرضها اتفاقية وارسو على الناقل بالنسبة لوثائق النقل، ووضع تعريفاً للخطأ الذى يحرم الناقل من التمسك بالمسئولية المحدودة(١).

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ فى الأول من أغسطس ١٩٦٣، وصدقت عليه مصر فى ٣١ ديسمبر ١٩٥٥ بالقانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥.

اتفاقية جوادالاخارا ١٩٦١: Convention de Guadalajara 1961

كانت اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥ خلواً من تعريف الناقل الجوى، ومن معالجة صورة تنفيذ عقد النقل الجوى بواسطة ناقلين آخرين ليسوا أطرافاً فى عقد النقل. ولهذا فقد أكملت أحكامهما بمقتضى اتفاقية أبرمت فى «جوادالاخارا» بالمكسيك فى ١٨ سبتمبر ١٩٦١، والتى قررت تطبيق نظام المسئولية المقرر فى كل من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاى على كل من الناقل المتعاقد (الذى لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلى (الذى قام بتنفيذها) (٢).

---

(1) J. Constantinoff, la révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 393 ets & Smimoff, la Crise de la Convention de varsovie et le point de vue des pays en voie de développement, Rev. Fr. Dr. Aérien 1967, P. 259 ets.

(2) M. le Goff, la convention complémentaire de varsovie et la conference de Guadalajara, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1963, P. 21 ets.

وقد دخلت هذه الاتفاقية المكملة حيز التنفيذ فى الأول من مايو ١٩٦٤، وصدقت عليها مصر بتاريخ ٢٥ سبتمبر ١٩٦٢ بالقرار الجمهورى رقم ٢٨٦١ لسنة ١٩٦٢.

بيد أن هذه الاتفاقية المكملة لم تتعرض لرفع الحد الأقصى لمسئولية الناقل الجوى فى حالة نقل الركاب، كما أن رفع هذا الحد الأقصى فى بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ كان قليل الأهمية حيث رفع هذا الحد إلى الضعف فقط، فضلاً عن أن مسئولية الناقل الجوى ظلت قائمة على أساس الخطأ، ولهذا ظلت الانتقادات موجهة إلى الاتفاقية حتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاى وتكملتها باتفاقية جوادالاخارا إلى الحد الذى رفضت الولايات المتحدة الأمريكية التصديق على بروتوكول لاهاى، وأخطرت الحكومة البولندية، المودع لديها وثائق التصديق على الاتفاقية، بانسحابها من اتفاقية وارسو بشكل رسمى فى ١٥ نوفمبر ١٩٦٥[1].

اتفاق مونتريال ١٩٦٦: Accorde de Montréal 1966

وتفادياً لهذا الانسحاب الأمريكى الذى كاد أن يودى باتفاقية وارسو قامت المنظمة الدولية للنقل الجوى "International Air Transport Association" والمعروفة اختصاراً باسم "I.A.T.A" بمجهودات ضخمة عن

---

(1) P. de la pradelle, varsovie de nouveau en question, Rev. Gén. Air, 1966, P. 7 ets & R. H. Mankiewicz, Pourquoi les Etats-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye, Rev. Gén. Air, 1967, P. 349 ets.

طريق إقناع شركات النقل الجوى الكبرى برفع الحد الأقصى للتعويض فى حالة المسئولية فى نقل الركاب، وذلك فى النقل الجوى من الولايات المتحدة الأمريكية وإليها ريثما يتم إرساء دعائم اتفاقية دولية أخرى تنظم هذه المسئولية بشكل يرضى جميع الأطراف.

ولوضع هذا الحل موضع التنفيذ تم إعداد مؤتمر دولى فى مدينة مونتريال بكندا حيث تم التوصل فى ٤ مايو ١٩٦٦ إلى اتفاق بين ثمان شركات عالمية كبرى للنقل الجوى من ناحية، وهيئة الطيران المدنى الأمريكية "Civil Aeronautics Board" والمعروفة اختصاراً باسم "C.A.B" يتم بمقتضاه زيادة الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى، فى حالة وفاة الراكب أو إصابته إلى نحو سبعة أضعاف الحد المقرر فى اتفاقية وارسو، فضلاً عن إحلال المسئولية الموضوعية للناقل الجوى القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة محل المسئولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض مع مايترتب على ذلك من تبعات. وعرف هذا الاتفاق، فيما بعد فى أوساط النقل الجوى، باتفاق مونتريال المؤقت لعام ١٩٦٦ (١).

ولما كان المقصود بهذا الاتفاق هو حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية، فقد اشترط لتطبيقه أن يكون النقل دولياً بالمعنى المحدد فى اتفاقية وارسو وأن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوى واقعة على أراضى الولايات المتحدة الأمريكية، بيد أن هذه التفرقة قد أدت إلى الإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرافق العامة بما ينطوى عليه من مساس بسيادة الدول الأطراف فى اتفاقية وارسو، فتعالت أصوات الفقه والمؤسسات

---

(1) M. Pourcelet, L'accord du 4 Mai 1966 sur les Limites de Responsabilité, Rev. Gén. Air 1966, P. 247 ets.

المعنية بشئون الملاحة الجوية مطالبة عقد مؤتمر دولى يهدف إلى تذليل العقبات التى نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو (١).

بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١: Protocole Guatemala 1971

إذا كان اتفاق مونتريال بما تضمنه من تعديل جذرى فى نظام المسئولية ليس تشريعاً دولياً بل ثمناً للعدول الأمريكى عن الانسحاب من اتفاقية وارسو، فإنه كان مفهوماً من البداية أن هذا الاتفاق الذى فرض نظام المسئولية الموضوعية على التشريع الدولى الموحد ماهو إلا مرحلة انتقالية ينبغى أن يعقبها إعادة نظر شاملة لأحكام الاتفاقية، ولهذا فلم يكد يمضى نحو شهر على توقيع اتفاق مونتريال حتى عهد مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى "International Civil Airlines Organisation" والمعروفة اختصاراً باسم "I.C.A.O" فى ٢٧ يونيو ١٩٦٦ إلى مجموعة من الخبراء بدراسة الحلول الممكنه فى هذا الصدد. بيد أن الاقتراحات التى قدمتها هذه المجموعة كانت شديدة التعقيد ولذا لم تلق قبولاً.

وفى الدورة السادسة عشرة للجنة القانونية للمنظمة المنعقدة فى باريس فى سبتمبر ١٩٦٧ شكلت لجنة فرعية عهد إليها بإعداد دراسة حول تعديل اتفاقية وارسو بما يتفق مع الظروف الدولية المعاصرة، وقد أوصت هذه اللجنة

---

(1) R. H. Mankiewicz, le statut de l'arrangement de Montréal, Mai 1966 et la decision C.A.B, 13 Mai 1966, Concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens a'l'egard de leurs passagers, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1967, P. 384ets.

فى تقريرها الذى قدمته بعد عامين من تاريخ تشكيلها إلى ضرورة تبنى نظام المسئولية الموضوعية المحدودة للناقل الجوى[١].

وفى شهرى فبراير ومارس ١٩٧٠ بمدينة مونتريال خصصت اللجنة القانونية للمنظمة دورتها السابعة عشرة لإعداد مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية وارسو تعديلاً شاملاً بشأن نقل الركاب، وقد حصل هذا المشروع على أغلبية أصوات اللجنة، ومن ثم أصبح صالحاً للعرض على المؤتمر الدبلوماسى الذى انعقد بمدينة جواتيمالا[٢].

وقد عرض هذا المشروع، بالفعل، على المؤتمر حيث استشعر المجتمعون عدم ملاءمة المسئولية الخطئية للتطبيق فى عصر سيطرت فيه الآلة على كل مقدرات الحياة، وأصبح الطيران عملاقاً بعد أن تضاءلت، إلى حد بعيد، مخاطر الاستغلال الجوى، وانخفضت، إلى درجة كبيرة، نسبة الحوادث الجوية، وغدا السفر بالطائرة أكثر أمناً وراحة. كما لمس الحاضرون مدى ضآلة الحد الأقصى لتعويض المسئولية فى حالة نقل الركاب، والذى لم يعد متناسباً مع ظروف العصر الذى تصاعدت فيه الأسعار وانخفضت قيمة النقود فى حين ارتفعت مستويات المعيشة والدخول لدى كثير من دول العالم[٣].

ولهذا جاء بروتوكول جواتيمالا الذى وقع فى ٨ مارس ١٩٧١ بتعديل جذرى فى نظام المسئولية الذى كان مقرراً فى اتفاقية وارسو، إذ قرر استبدال المسئولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة بالمسئولية الخطئية، وذلك فى حالة نقل الركاب وأمتعتهم، كما رفع الحد الأقصى لتعويض المسئولية إلى اثنى عشر ضعفاً عن الحد الأقصى الذى كان مقرراً فى اتفاقية

---

(1) H. Beaubois, Une longue et difficile gestation: genése du protocole de Guatemala, Rev. Gén. Air 1971, P. 40 ets.

(٢) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٧٢ ص٣٧٩.

(3) R. H. Mankiewicz, le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1972, P. 15 ets.

وارسو. بيد أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ ولم تصدق عليه مصر(١).

بروتوكولات مونتريال الأربعة ١٩٧٥:

Protocoles de Montréal 1975

أخذت حركة النقل الجوى للبضائع فى التزايد منذ السبعينات بنسبة تفوق النقل الجوى للركاب، ولذا كان من الضرورى تعديل نظام المسئولية فى حالة نقل البضائع أسوة بما فعله بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ بالنسبة لنقل الركاب حماية للشاحنين من جهة، وتسهيلاً لعمليات الشحن الجوى من جهة أخرى. ولهذا فقد عهد إلى لجنة فرعية منبثقة عن اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" بمهمة إعداد دراسة حول مراجعة أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل البضائع(٢).

وبعد سلسلة اجتماعات أعدت اللجنة القانونية فى أكتوبر ١٩٧٤ مشروع بروتوكول بتعديل نظام المسئولية فى حالة نقل البضائع أخذ، مثل بروتوكول جواتيمالا، بفكرة المخاطر أو تحمل التبعة كأساس للمسئولية. وتم عرض هذا المشروع على المؤتمر الدبلوماسى الذى انعقد بمدينة مونتريال فى سبتمبر ١٩٧٥، وتمت الموافقة على هذا البروتوكول الرابع، مع ثلاثة بروتوكولات أخرى تختص بإخلال حقوق السحب الخاصه "Droits de Tirage Speciaux" كوحدة نقدية تتحدد بها مسئولية الناقل الجوى محل الفرنك "Poincare" الذى كان مقرراً فى اتفاقية وارسو (البروتوكول الأول)، وفى

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٨٦ ص١٨٥.

(2) G. Guillaume, les réformes apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n. 4 de Montréal, Rev. Fr. Dr. Aérien 1977, P. 11 ets.

الاتفاقية معدلة ببروتوكول لاهاى (البروتوكول الثانى)، وفى الاتفاقية معدلة بروتوكول لاهاى وبروتوكول جواتيمالا (البروتوكول الثالث). وقد وقع مؤتمر مونتريال على البروتوكولات الأربعة فى ٢٥ سبتمبر ١٩٧٥[١].

وقد صدقت مصر على البرتوكول الأول، والثانى، والرابع فى ٢٣ سبتمبر ١٩٧٨ بالقرار الجمهورى رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٧٨، ولكنها لم تصدق على البروتوكول الثالث لأنها لم تصدق على بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ الذى عدله البروتوكول الثالث.

وهكذا اكتملت حلقات التطور فى نظام المسئولية بحيث يشمل نقل الركاب وأمتعتهم فضلاً عن نقل البضائع، وأصبحت مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وبالتالى فإن الناقل الجوى لن يستطيع الاحتماء خلف درع المسئولية الخطئية إلا فى حالة التأخير فى عملية النقل، كما لن يهنأ بالحد المتواضع للتعويض الذى كان مقرراً فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥.

التنازع بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة:

إذا كانت التطورات التى حدثت في مجال الملاحة الجوية قد أدت إلى تعديل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ عدة مرات، فإن هذه التعديلات، كما ذكرنا، لم يدخل منها حيز التنفيذ سوى بروتوكول لاهاى ١٩٥٥، حيث إن بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، وبروتوكولات مونتريال ١٩٧٥ لم تحظ مطلقاً بالعدد اللازم من التصديقات لإنفاذها على المستوى الدولى. بل إن بروتوكول لاهاى ١٩٥٥

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٧٣ ص٣٨٠.

رغم دخوله حيز التنفيذ، لم تتطابق عدد الدول التى صدقت عليه مع عدد الدول التى كانت قد صدقت على الاتفاقية الأصلية[١]، الأمر الذى أثار تساؤلاً على درجة كبيرة من الأهمية عن النقل الجوى الدولى الذى يتم بين دولة منضمة إلى الاتفاقية والبروتوكول، كمصر، ودولة أخرى انضمت إلى الاتفاقية فقط دون البروتوكول، كالولايات المتحدة الأمريكية، وهل تسرى عليه أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قبل تعديلها أم أحكام الاتفاقية بعد تعديلها ببروتوكول لاهاى ١٩٥٥؟

وقد انقسم الرأى بصدد الإجابة على هذا التساؤل إلى اتجاهين:

(الأول) يرى عدم تطبيق الاتفاقية، سواء قبل تعديلها أو بعد تعديلها، والعودة إلى القانون الوطنى الواجب التطبيق وفقاً لقواعد الإسناد فى قانون القاضى الذى ينظر النزاع. وذلك لأن محاكم الدولة التى انضمت إلى الاتفاقية والبروتوكول سترفض تطبيق الاتفاقية الأصلية قبل تعديلها بحجة مخالفتها للنظام العام فى قانونها الداخلى. كما أنها لن تطبق أحكام البروتوكول المعدل للاتفاقية، لكون النقل لا تتوفر فيه الشروط اللازمة لصيرورته دولياً نظراً لعدم انضمام الدولة الأخرى إليه[٢].

(والثانى) يرى تطبيق اتفاقية وارسو الأصلية قبل تعديلها، وذلك باعتبارها القدر المتيقن المشترك بين دولة القيام ودولة الوصول الذى ارتضاه المتعاقدان لتوحيد قواعد النقل الجوى الدولى بينهما. فضلاً عن أن الأعمال

---

(١) بلغ عدد الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى عام ٢٠٠٤ (١٥١) دولة، فى حين بلغ عدد الدول الموقعة على بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ (١٣٥) دولة، وعلى اتفاقية جوادا لاخارا (٨٢) دولة، وعلى بروتوكول مونتريال الرابع (٥٢) دولة. راجع P.S. Dempsey, Op. cit., P. 314.

(2) G. Cas. Les sources du droit des transports aérien. Paris. L.G.D.J. 1964. P. 45et s.

التحضيرية لبروتوكول لاهاى لايوجد فيها ما يشير إلى أن التصديق على البروتوكول يعنى انسحاب الدولة المصدقة من الاتفاقية الأصلية[1].

وإذا كان الخلاف قد أثير، على هذا النحو، فى ظل دخول بروتوكول لاهاى فقط حيز التنفيذ، فلا شك أن المشكلة كانت ستزداد تعقيداً وصعوبة فيما لو دخلت بروتوكولات جواتيمالا ١٩٧١، ومونتريال الأربعة ١٩٧٥ حيز التنفيذ، لأننا كنا سنجد أنفسنا فى مواجهة فوضى تشريعية هائلة تشيع الاضطراب فى المراكز القانونية على نحو ينفرط معه عقد القواعد الموحدة التى عملت الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها على تحقيقها، إذ كيف لنا بوحدة ونحن أمام اتفاقية أصلية، واتفاقية مكملة لأحكامها، وست بروتوكولات معدلة لها لكل منها نطاق تطبيقه، وعدد من الدول الأطراف فيه لايتطابق مع عدد الدول الأطراف فى غيره؟ الأمر الذى كان سيؤدى فى النهاية إلى تنازع قوانين متفاقم فى المكان والزمان.

اتفاقية مونتريال ١٩٩٩: Convention de Montréal 1999

لهذا فكر المجتمع الدولى فى إعادة لملمة القواعد الموحدة التى جاءت لتحكم النقل الجوى الدولى فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة،

---

(١) د. أبوزيد رضوان . القانون الجوى. قانون الطيران التجارى. دار الفكر العربى ١٩٨٣. رقم ٢٤٠ ص٢٦٢. د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم٤٣. ص١١٥ والأحكام القضائية الواردة فى الهامش، د. محمود سمير الشرقاوى. محاضرات فى القانون الجوى، دار النهضة العربية ١٩٧٩. رقم ٧٩ ص٨٠. وأيضاً:

M. Mankievicz, Conflits entre la Convention de varsovie et la protocole de la Haye, Rev. Gén. Air, 1956, P. 239.

والتنسيق بينها، والإضافة إليها لإعادة بناء «برج بابل»[1] بعد أن تاهت معالمه وسط هذه الوثائق الكثيرة، وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة ترضى الكافة وتلزمهم، وتحكم النقل الجوى الدولى بنصوص تراعى ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية.

وقد أخذ هذا الفكر منحى عملياً عندما أسفرت جلسات الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" فى دورتها رقم (٣١) عام ١٩٩٥ عن تكليف مجلس المنظمة بمراجعة اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وهو ماحدث بالفعل حيث تم إعداد مسودة مشروع لاتفاقية جديدة كان نتاجاً لمشاورات مكثفة من قبل اللجنة القانونية للمنظمة "The Legal Committee"، ولجنة خاصة شكلت لدراسة تحديث اتفاقية وارسو وإدماج البروتوكولات المكملة والمعدلة لها بين نصوصها.

هذا وقد تم تقديم هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسى الدولى للقانون الجوى الذى عقد فى مونتريال فى الفترة من ١٠-٢٨ مايو ١٩٩٩، والذى حضره (١٢١) دولة و(١١) منظمة اقليمية "Regional Organization" وفى ٢٨ مايو ١٩٩٩ وقعت (١٠٦) دولة فضلاً عن منظمة إقليمية واحدة على الاتفاقية الجديدة التى تعرف باسم «اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى ١٩٩٩ The Montreal Convention for the Unification of Certain rules for international Carriage by

---

(1) P. S. Dempsey, Op. Cit. P. 315.

وتعرف اختصاراً باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ Air 1999 "The Montreal Convention 19991"[1].

وهذه الاتفاقية التى تنسق بين اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة وتغير منها وتضيف إليها حررت بست لغات لها جميعاً ذات الحجية وهى: الانجليزية والفرنسية والأسبانية والروسية والعربية والصينية، وتشتمل على سبع وخمسين مادة موزعة على سبعة فصول تتناول المسائل الآتية: نطاق تطبيق الاتفاقية (الفصل الأول). وثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل فى هذا الشأن (الفصل الثانى). مسئولية الناقل الجوى ومدى التعويض عن الضرر (الفصل الثالث). النقل متعدد الوسائط (الفصل الرابع). النقل الجوى الذى يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (الفصل الخامس). أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامى للاتفاقية والتأمين من المسئولية والنقل الاستثنائى (الفصل السادس). أحكام ختامية تتعلق بالتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارسو والاتفاقيات والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها والتحفظات (الفصل السابع).

وقد وقعت مصر على الاتفاقية، ولكنها لم تصدق عليها بعد. وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ فى ٤ نوفمبر ٢٠٠٣، ذلك أن الاتفاقية قد نصت فى مادتها رقم (٦/٥٣) على سريان مفعولها ودخولها حيز النفاذ على المستوى الدولى اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع الوثيقة الثلاثين

---

(1) D. Pradhan, the fifth Jurisdiction under the Montreal liability convention: Wandering American or wandering everybody, J. Air. L& Com, Vol. 68, 2003, P. 717.

للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع، وذلك فيما بين الدول التى أودعت مثل هذه الوثائق. وفى ٥ سبتمبر ٢٠٠٣ صدقت الولايات المتحدة الأمريكية على الاتفاقية لتكون، بذلك، الدولة المتعاقدة الثلاثين التى تودع وثائق التصديق على الاتفاقية لدى جهة الايداع أى المنظمة الدولية للطيران المدنى. وبالتالى تكون الاتفاقية قد دخلت حيز التنفيذ فى ٤ نوفمبر ٢٠٠٣[١].

موضوع البحث وأهميته:

وعلى هذا فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تعد اتفاقية المستقبل بالنسبة للنقل الجوى الدولى، كما تعد أحدث حلقة فى سلسلة تطور القواعد القانونية الحاكمة لمسئولية الناقل الجوى أخذت من اتفاقية وارسو ومن بروتوكولاتها المعدلة، ونسقت بين نصوصها، وأضافت إليها لمجاراة التطور الحادث فى مجال الملاحة الجوية، ومراعاة مصالح العملاء من ركاب وشاحنين. بيد أن هذه الحلقة من حلقات التطور ليست تعديلاً لاتفاقية وارسو ولا إضافة لبروتوكولاتها المعدلة، وإنما هى اتفاقية جديدة، كما أشارت بوضوح فى مادتها رقم (٥٥) جاءت لتلغى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، وتحل محلها فى حكم النقل الجوى الدولى.

---

(1) J.F. Easton & Others, Post traumatic "lesion corporelle": A continum of Bodily injury under the warsaw Convention, J. Air. L. & Com, Vol 68, 2003, P. 667 & D. Prandhan, Op Cit. P. 719.

ومع دخول هذه الاتفاقية الجديدة حيز التنفيذ وانفرادها بحكم النقل الجوى الدولى[1]، فقد رأينا أن نبادر بإلقاء الضوء على الأحكام الواردة فيها والمتعلقة بمسئولية الناقل الجوى، وكيف عالجت هذه المسئولية من مختلف جوانبها ترقباً لسريانها الوشيك فى مصر. بيد أن بحثنا فى تطور مسئولية الناقل الجوى الدولى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لن يكون منبت الصلة باتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، بل سيكون، فى حقيقته، بحثاً فى تطور هذه المسئولية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مروراً بالبروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو، وذلك حتى تكتمل الفائدة، وتبنى الفروع على قواعدها الصحيحة، وتستكمل حلقات التطور المتعاقبة فى مجال مسئولية الناقل الجوى، خاصة وأن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد خدمت الملاحة الجوية لمدة تزيد على السبعين عاماً. الأمر الذى يحتم علينا إبراز هذا التطور، وتوضيح أوجه الشبه والخلاف بين اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة واتفاقية مونتريال وأسباب ونتائج هذه الأوجه من الشبه والخلاف، فضلاً عن توضيح الأحكام التى استحدثتها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى مجال مسئولية الناقل الجوى الدولى.

---

(١) أما النقل الجوى الداخلى فتنظمه التشريعات الوطنية. وفى مصر أصدر المشرع قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ونظم أحكام النقل الجوى الداخلى تنظيماً متكاملاً قوامه نوعان من القواعد: قواعد خاصة بالنقل الجوى دون سواه، وخصص لها الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثانى من القانون، وقواعد عامة تسرى على كافة أنواع النقل، فيما عدا النقل البحرى، وأفرد لها الفروع الثلاثة الأولى من الفصل السابع المشار إليه (م ٢٠٩/١ تجارى جديد). وبهذا يكون النقل الجوى الداخلى فى مصر خاضعاً لأحكام قانون التجارة الجديد دون سواه، مع مايؤدى إليه هذا الوضع من ازدواجية الأنظمة القانونية التى تحكم النقل الجوى الداخلى والدولى، بما يستتبعه ذلك من نتائج غير عادلة، خاصة عندما يبتعد القانون عن الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر فى هذا الخصوص.

خطة البحث:

ونبحث فى تطور مسئولية الناقل الجوى وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، من خلال البحث فى نطاق تطبيق أحكام هذه المسئولية فضلاً عن بيان هذه الأحكام الموضوعية والإجرائية، وذلك فى خمسة مباحث على النحو الآتى:

المبحث الأول: نطاق تطبيق أحكام المسئولية.

المبحث الثانى: شروط انعقاد المسئولية.

المبحث الثالث: طرق دفع المسئولية.

المبحث الرابع: التحديد القانونى للمسئولية.

المبحث الخامس: دعوى المسئولية.

المبحث الأول

نطاق تطبيق أحكام المسئولية

تمهيد وتقسيم:

لما كانت قواعد مسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لازمة لحل معظم المشاكل التى يثيرها تنفيذ عقد النقل الجوى، فإنه يغدو أمراً ضرورياً أن نعين النطاق العام الذى تسرى فيه أحكام هذه المسئولية أى النقل الجوى الدولى الخاضع للاتفاقية ومن ثم لأحكام المسئولية الواردة فيها.

وقد عنيت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بتحديد النقل الجوى الدولى الخاضع لأحكامها ومن ثم لأحكام المسئولية المقررة فيها على نحو بدأت فيه من حيث انتهت اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة حيث نصت فى الفقرة الأولى من مادتها الأولى على أن: «تسرى هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل. وتسرى أيضاً على النقل المجانى الذى تقوم به مؤسسة النقل الجوى».

ويتضح من هذا النص أن هناك شروطاً أربعة ينبغى توافرها فى النقل الجوى الخاضع لأحكام الاتفاقية ومن ثم لأحكام المسئولية الواردة فيها وهى: أن يتم النقل بواسطة طائرة، وأن يكون دولياً، فضلاً عن كونه من نوعية معينة، بالإضافة إلى تمتعه بالصفة التجارية. ونبحث هذه الشروط فى أربعة مطالب على النحو الآتى:

المطلب الأول: النقل بواسطة طائرة.

المطلب الثانى: دولية النقل الجوى.

المطلب الثالث: نوعية النقل الجوى.

المطلب الرابع: تجارية النقل الجوى.

المطلب الأول
النقل بواسطة طائرة

اشترطت المادة (١/١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن يتم النقل بواسطة طائرة "Aéronef" وذلك حتى يخضع لأحكامها، ومن ثم تسرى عليه أحكام المسئولية المقررة فيها. وهذا شرط بديهى لأن الاتفاقية قد أبرمت بهدف توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى، ومن ثم لاتطبق أحكام الاتفاقية على أنواع النقل الأخرى كالنقل البرى أو النقل البحرى حتى ولو اتفق الأطراف على سريانها، بل إن تخلف هذا الشرط يؤدى إلى الخروج كلية من نطاق القانون الجوى والدخول فى نطاق فرع آخر من فروع القانون كالقانون التجارى أو القانون البحرى.

وعلى هذا فإن تحديد المقصود بالطائرة له أهمية كبيرة بالنسبة لأطراف عقد النقل لما لذلك من أثر على تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق على النقل، فقد يكون لأحد أطراف عقد النقل مصلحة فى تطبيق أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية فيزعم، بالتالى، أن النقل قد تم بواسطة طائرة، فى حين قد تكون للطرف الآخر فى العقد مصلحة فى تطبيق أحكام المسئولية المقررة فى قانون وطنى معين، فيزعم، من ثم، نفى وصف الطائرة عن الأداة المستخدمة فى تنفيذ عقد النقل ليخرج النقل من إطار تطبيق أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية ويدخله فى نطاق سريان أحكام هذا القانون الوطنى[١].

كذلك تبدو أهمية تحديد المقصود بالطائرة عند تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق خاصة عندما يتعلق الأمر بالمخترعات الحديثة التى تفتق بها

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٨ ص٧٢.

ذهن الإنسان كالطائرات العمودية "Helicopters"، والطائرات الشراعية "Aéroglisseurs" [١]، والصواريخ، والمركبات الفضائية وغيرها، وذلك لتحديد الوصف العلمي لهذه المخترعات وإذا ما كانت طائرات ومن ثم تسري عليها أحكام المسئولية الواردة فى الاتفاقية، أو ينتفى عنها هذا الوصف ومن ثم تسرى عليها أحكام المسئولية المقررة فى قوانين أو اتفاقيات أخرى.

ورغم أهمية تحديد المقصود بالطائرة على هذا النحو، فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومن قبلها اتفاقية وارسو ١٩٢٩، قد جاءت خلواً من تعريف

---

(١) الطائرات الشراعية هى مركبات شاع استخدامها فى السنوات الأخيرة فى نقل الأشخاص والبضائع، وهى تسير مرتفعة قليلاً عن سطح اليابسة أو الماء منزلقة على وسادة هوائية ناتجة عن رد فعل الهواء الذى تدفع به محركاتها النفاثة رأسياً على الأرض أو على سطح الماء. وقد وضعت انجلترا قانوناً خاصاً للنقل بواسطة هذه الطائرات فى ٢٦ يوليه ١٩٦٨ "L'overcraft Act du 26 Juillet 1968" يقرر من حيث المبدأ أن نقل البضائع بواسطة هذه الطائرات يخضع للقانون البحرى، فى حين يخضع نقل الركاب وأمتعتهم بواسطتها للقانون الجوى. بيد أن الخلاف مازال على أشده بشأن تكييف هذه الطائرات وإذا ما كانت نوعاً جديداً من الطائرات أو نوعاً من السفن. راجع:

P. Chauveau, les vehicules à coussins d'air, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1969, P. 245 ets & R. Rodière, le statut des aéroglisseurs sur les transports entre les inventions techniques et les concepts juridiques. D. 1969, Chr 84. & E-Du Pontavice, Droit des aéroglisseurs, Rev. Trim. Dr. Com, 1970, P. 796 ets et le statut des Navires, 1976, n° 16, note 12 & L. Peyrefitte, transport Aérien, Généralites, J. C. Dr. Com. 1991, Fasc. 905, P. 6.

الطائرة، ومن ثم يتعين الرجوع، بهذاالشأن، إلى الاتفاقيات الجوية ذات الصلة أو إلى القواعد القانونية المقررة فى قانون القاضى الذى ينظر النزاع.

فبالنسبة للاتفاقيات الجوية ذات الصلة، قامت المنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" فى ٨ نوفمبر ١٩٦٧ بتعديل تعريف الطائرة الوارد فى الملحق رقم «٧» فى اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والذى كان يقضى بأن الطائرة هى: «كل آلة تستطيع التحليق فى الجو بواسطة رد فعل الهواء». بحيث أصبحت الطائرة هى: «كل آلة تستطيع التحليق فى الفضاء بواسطة رد فعل الهواء غير المنعكس من سطح الأرض»[1].

أما بالنسبة للقوانين الوطنية، فقد أخذ قانون الطيران المدنى المصرى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بتعريف مشابه عندما نص فى مادته رقم (٧/١) على أن الطائرة هى: «أى آلة فى استطاعتها أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك».

ويتضح من التعريفين السابقين أن هناك شرطين ينبغى توافرهما لاعتبار المركبة طائرة وهما:

١- أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الرئيسى لبقاء الآلة فى الجو: ومن ثم ينتفى عن الآلة وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها فى الجو. كالصواريخ والمركبات الفضائية.

---

(1) "Any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than the reaction of the air against the earth's surface".

٢- ألا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض: بمعناه الواسع الذى يشمل اليابسة والماء. ومن ثم تدخل الطائرات العمودية فى عداد الطائرات لاعتمادها فى طيرانها على ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، فى حين تخرج الطائرات الشراعية من عداد الطائرات، لأنها، وإن كانت تنقل الأشخاص والبضائع، إلا أنها تسير مرتفعة قليلاً عن سطح الأرض أو الماء منزلقة على وسادة هوائية "Coussin d'air" ناتجة عن رد فعل الهواء الذى تدفعه محركاتها النفاثة رأسياً على سطح اليابسة أو الماء.

المطلب الثانى
دولية النقل الجوى

تمهيد وتقسيم:

يشترط، حتى يخضع النقل الجوى لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومن ثم تطبق عليه أحكام المسئولية الواردة فيها أن يكون النقل الجوى دولياً (م١/١)، وذلك بالمفهوم الذى حددته الاتفاقية، فى الفقرة الثانية من هذه المادة عندما نصت على أن النقل الدولى هو: «أى نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائى، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما فى إقليم دولتين طرفين، أو فى إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها فى إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً. ولا يعتبر نقلاً دولياً فى مفهوم هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى».

ثم سحبت الاتفاقية هذا التعريف على النقل الجوى المتتابع فى الفقرة الثالثة من هذه المادة عندما نصت على أنه: «يعتبر النقل الذى يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لايتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم فى صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة».

ويبين من هذه النصوص أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، قد قصرت نطاق تطبيقها، كما فعلت اتفاقية وارسو ١٩٢٩، على النقل الذى يتم بين الدول الأطراف فيها، وذلك طبقاً لمعيار جغرافى للدولية، عولت فى تحديده على إرادة الأطراف فى عقد النقل، ومن هنا فإن تحديد الصفة الدولية للنقل الجوى الخاضع لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومن ثم الخاضع لأحكام المسئولية المقررة فيها، يستلزم تحديد المقصود بالدول الأطراف فى الاتفاقية، وبيان المعيار الجغرافى للدولية، ثم بيان دور إرادة المتعاقدين فى تحديد هذه الدولية، وهو مانبحثه فى ثلاثة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: الدول الأطراف فى الاتفاقية.

الفرع الثانى: المعيار الجغرافى للدولية.

الفرع الثالث: دور إرادة الأطراف فى تحديد الصفة الدولية للنقل الجوى.

الفرع الأول

الدول الأطراف فى الاتفاقية

يقتضى مبدأ الأثر النسبى للمعاهدات المقرر فى القانون الدولى قصر نطاق تطبيق الاتفاقيات الدولية على أطرافها، بيد أن التساؤل يثار عن الإجراء

الواجب الاتباع حتى تكتسب الدولة صفة الطرف فى الاتفاقية، وإذا ماكان يكتفى بمجرد التوقيع "signature" على الاتفاقية أم أنه يلزم التصديق "ratification" عليها حتى تكتسب الدولة هذه الصفة.

هذا ولم تجب اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على هذا التساؤل عندما لم تحدد معنى عبارة « الطرف السامى المتعاقد» "Haute Partie Contractante" الذى ارتضى تنفيذ أحكام الاتفاقية بما تستهدفه من توحيد أحكام النقل الجوى. غير أن فقه القانون الدولى قد استقر على أن الدولة لا تصبح متعاقدة أو طرفاً فى اتفاقية جماعية إلا إذا صدقت عليها أو انضمت إليها، ومن ثم لايكفى لاعتبار الدولة متعاقدة أو طرفاً فى الاتفاقية مجرد التوقيع عليها، وقد اتبع قضاء معظم الدول هذه القاعدة فى مجال النقل الجوى(١).

ثم جاء بروتوكول لاهاى عام ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ وأقر هذا المبدأ المستقر فى مادته السابعة عشرة مقرراً أن عبارة «الطرف السامى المتعاقد» الواردة فى الاتفاقية تعنى الدولة التى يكون تصديقها عليها أو انضمامها إليها قد أصبح نافذاً ولايكون انسحابها قد ولد أثره بعد. وبذلك يكون البروتوكول قد اشترط صراحة ضرورة التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها حتى تصبح الدولة طرفاً فيها.

وقد اتبعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نفس المسلك عندما قررت فى المادة (٧/٥٣) سريان أحكام الاتفاقية بالنسبة للدول اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام. كما قررت

---

(1) Cour. Sup. Californie, 28 Avril 1966, Rev. gén, Air. 1967. P. 67et trib. Com. Seine, 30 Juillet 1948, Rev. Fr. Dr. Aérien 1949, P. 201, note Rabut.

الاتفاقية أنه إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيهما نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التى تتناولها الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن جهة الإيداع، وهى المنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الاقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط، كما يجوز لها تعديل هذا الإعلان فى أى وقت (م ١/٥٦).

وفى هذا الصدد يثور تساؤل عن موقف الدولة التى كانت جزءاً من دولة أخرى أو ولاية خاضعة لسيادة دولة أخرى كانت قد انضمت للاتفاقية ثم انفصلت هذه الدولة الصغيرة عن الدولة الأم، فهل يمتد تصديق أو انضمام الدولة الأم وصيرورتها طرفاً فى الاتفاقية إلى الدولة المشار إليها بعد انفصالها. أم أن هذه الدولة الناشئة ينبغى عليها حتى تصبح طرفاً فى الاتفاقية أن تعلن عن رغبتها فى ذلك بتصديق جديد أو انضمام لاحق؟

وللإجابة على هذا التساؤل ينقسم الرأى إلى اتجاهين[1]:

(الأول) وهو اتجاه الفقه والقضاء الفرنسى، ويأخذ بفكرة التوارث الدولى "succession des Etats" ، ويرى أن الدولة الجديدة التى كانت جزءاً من دولة أخرى صدقت أو انضمت للاتفاقية ومن ثم أصبحت طرفاً فيها، تصبح

---

(١) راجع فى هذين الاتجاهين: د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٢٤ ومابعده، ص٢٠٦ ومابعدها، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٦ ص٩٧.

وأيضاً:

- M. Pourcelet, transport aérien international et responsabilité, Montréal, 1964, P. 8-10 et E. du pontavice, L'application de la convention de varsovie et du protocole de la Haye aux Etats anciennement colonisés, Rev. Trim. dr. Com. 1965, P. 470.

بمجرد انفصالها هى الأخرى طرفاً فى الاتفاقية إلا إذا أعلنت عن رغبتها فى الانسحاب منها.

(والثانى) وهو اتجاه الفقه الانجليزى والمنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" ، ويأخذ بنظرية السيادة "Sauverainete" ويرى أن الدولة الجديدة التى انفصلت عن الدولة الأم لاتلتزم بالاتفاقية التى كانت هذه الأخيرة طرفاً فيها، ومن ثم لا تصبح هى الأخرى طرفاً فى الاتفاقية إلا إذا أعلنت عقب انفصالها تصديقها عليها أو انضمامها إليها.

ولا شك أن الاتجاه الثانى وإن كان يتفق مع مبدأ السيادة الذى لايقبل أن يكبل الدولة الجديدة بالتزامات تعهدت بها الدولة الأم، إلا أن الاتجاه الأول يوسع من نطاق تطبيق الاتفاقية وهو أمر مرغوب فيه لمساهمته فى توحيد الأحكام القانونيه المطبقة على النقل الجوى.

وإذا كانت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد فتحت باب التوقيع أو التصديق عليها أو الانضمام إليها للدول حتى تصبح أطرافاً فى الاتفاقية، فإنها لم تقصر باب الانضمام إليها على الدول بل فتحت باب التوقيع على الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادى الإقليمى التى عرفتها المادة (٢/٥٣) بأنها «كل منظمة تنشئها دوله ذات سيادة من إقليم معين، والتى تمتلك الصلاحية بالنظر إلى بعض الأمور التى تحكمها هذه الاتفاقية والتى رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها[1].

---

(١) هذا مع ملاحظة عدم المساواة بين الدولة ومنظمة التكامل الاقتصادى الاقليمى فى انطباق بعض أحكام الاتفاقية، وهى ما حددتها الاتفاقية فى الفقرة الثانية من المادة (٥٣) بالأحكام الواردة فى الفقرة (٢) من المادة ١، والفقرة (١) (ب) من المادة (٣)، والفقرة (ب) من المادة (٥)، والمواد (٢٣، ٣٣، ٤٦)، والفقرة (ب) من المادة (٥٧)، كما أنه فى مفهوم الاتفاقية لاتنطبق الإشارة إلى «أغلبية من الدول الأطراف» وإلى «ثلث الدول الأطراف» على منظمة التكامل الاقتصادى الإقليمى.

وعلى هذا فإنه يجوز للدول ولمنظمات التكامل الاقتصادى الاقليمى أن توقع على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وأن تصدق عليها أو تنضم إليها ليصدق عليها وصف الطرف فى الاتفاقية وذلك اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام (م ٧/٥٣).

فإذا ما اكتسبت الدولة أو منظمة التكامل الاقتصادى الإقليمى صفة الطرف فى الاتفاقية، فإنها تلتزم بتطبيق أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية على النقل الجوى الدولى، وتظل هذه الصفة لصيقة بالدولة أو المنظمة طالما لم تنسحب منها، ولا ينتج قرار الانسحاب أثره بالتحلل من الالتزام بتطبيق أحكام الاتفاقية، إلا بعد مائة وثمانية يوماً من تاريخ تسلم جهة الإيداع وهى المنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O"إخطاراً كتابياً من هذه الدولة أو المنظمة يفيد هذا الانسحاب (م ٥٤). وتقوم جهة الإيداع على وجه السرعة بإخطار كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بهذا الانسحاب (م ٨/٥٣).

الفرع الثانى

المعيار الجغرافى للدولية

أخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بذات المعيار الجغرافى للدولية الذى تبنته اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وذلك عندما نصت فى مادتها الأولى فى فقرتها الثانية، المشار إليها، على أن دولية النقل تتحقق، فى مفهوم الاتفاقية فى حالتين: (الأولى) أن يتم النقل بين دولتين كل منهما طرف فى الاتفاقية، (والثانية) أن يتم النقل داخل إقليم دولة واحدة طرف فى الاتفاقية على أن ينص عقد النقل على وجود محطة توقف فى إقليم دولة أخرى حتى ولولم تكن طرفاً فى الاتفاقية.

ولما كنا قد وضحنا المقصود بكون الدولة طرفاً فى الاتفاقية، فإننا نفصل فيمايلى هاتين الحالتين:

(أولاً): وقوع النقل بين دولتين كل منهما طرف فى الاتفاقية:

وفى هذه الحالة يكفى حتى يعتبر النقل دولياً، فى مفهوم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومن ثم يخضع لأحكامها أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين على إقليم دولتين كل منهما طرف فى الاتفاقية، أى أن تكون نقطة القيام "Point de depart" واقعة فى الدولة الأولى، ونقطة الوصول "Point de destination" واقعة فى الدولة الثانية، وذلك بغض النظر عن تحليق الطائرة أو توقفها فى إقليم دولة ثالثة سواء أكانت طرفاً فى الاتفاقية أم لم تكن[1].

وعلى هذا فإذا كانت نقطة القيام واقعة فى إحدى الدول الأطراف فى الاتفاقية، ونقطة الوصول واقعة فى إحدى الدول غير الأطراف فيها أو العكس، فإن النقل لايعتبر دولياً، فى مفهوم الاتفاقية، حتى ولو حدث توقف للطائرة فى إقليم دولة ثالثة من الدول الأطراف فى الاتفاقية. كما لايعتبر دولياً، فى مفهوم الاتفاقية من باب أولى، ذلك النقل الذى يتم بين نقطتين واقعتين فى دولتين كل منهما ليست طرفاً فى الاتفاقية، حتى ولو حلقت الطائرة فوق إقليم دولة طرف فى الاتفاقية أو توقفت فيها.

---

(1) Paris, 22 Janv. 1985, Bull, trans. 1985, III, pour un vol Alger-Paris & Trib 1er Inst, 25 Juin 1985, Rev. Fr. dr. aérien 1985, P. 356, pour un vol Geneve-New York et trib. Com. Luxembourg, 30 Déc. 1985, Rev. Fr. dr. aérien, 1986, Pour an vol Shannon-Milan.

ويفهم من ذلك أن النقل فى الفرضين السابقين رغم كونه نقلاً دولياً وفق معيار جغرافى لوقوعه بين نقطتين واقعتين على إقليم دولتين مختلفتين، إلا أنه لايعد نقلاً دولياً فى مفهوم الاتفاقية، والذى يعنى نقلاً دولياً وفق معيار جغرافى ضيق مقصور على الدول الأطراف فى الاتفاقية. ولذا يخرج هذا النقل من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية ليدخل فى نطاق تطبيق القانون الوطنى الذى تشير إليه قاعدة الإسناد فى قانون القاضى الذى ينظر النزاع[١].

وعلى ذلك فلو افترضنا مثلاً أربع دول (أ) و(ب) و(جـ) و(د)، الدولتان الأولى والثانية طرفان فى الاتفاقية، والدولتان الثالثة والرابعة ليستا كذلك. فإن النقل بين الدولة (أ) والدولة (ب) يكون دولياً فى مفهوم الاتفاقية دون اشتراط توقف الطائرة على إقليم الدولة (جـ) أو الدولة (د). أما النقل بين الدولة (أ) والدولة (جـ) فلا يعتبر دولياً، فى مفهوم الاتفاقية، حتى لو اشترط فى العقد وجود محطة توقف على إقليم الدولة (ب). كما أن النقل بين الدولة (جـ) والدولة (د) لا يعد نقلاً دولياً، فى مفهوم الاتفاقية، وذلك من باب أولى، حتى ولو حلقت الطائرة أو توقفت على إقليم الدولة (أ) أو الدولة (ب).

وتكمن الحكمة من اشتراط هذا المعيار الجغرافى الضيق فى الاتفاقية فى عدم وجود فائدة من اتساع نطاق تطبيق الاتفاقية إلى دول ليست أطرافاً فيها، لأن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن تطبيقها لعدم نفاذها فى مواجهتها إعمالاً لمبدأ الأثر النسبى للمعاهدات، أو قد تستبعد تطبيقها بحجة مخالفة أحكامها للنظام العام الداخلى[٢].

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٣٠ ص٢١٢ .

(٢) د. محمد فريد العرينى. السابق، رقم ٢٢ ص٨٤.

وقد حرصت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، كما فعلت اتفاقية وارسو ١٩٢٩، على التأكيد على أن الصفة الدولية للنقل لا تتأثر بانقطاع هذا النقل، أو بالانتقال من طائرة إلى أخرى أثناء الرحلة (م٢/٢). والانقطاع قد يكون زمنياً، كما لو كان المسافر يطير من (القاهرة) إلى (نيويورك) عبر (باريس)، مع البقاء في هذه المدينة مدة من الزمن، فتكون العبرة في دولية النقل بشقيه (القاهرة- باريس) ثم (باريس- نيويورك) بنقطتي القيام والوصول أي (القاهرة) و(نيويورك). وقد يكون الانقطاع جغرافياً، كما لو كان المسافر يطير من (القاهرة) إلى (نيويورك)، ولكنه يتوجه أولاً إلى (باريس)، ثم يستكمل الرحلة إلى (نيويورك) من (مدريد). فتكون العبرة في دولية النقل بشقيه (القاهرة- باريس)، ثم (مدريد- نيويورك) بنقطتي القيام والوصول، أي (القاهرة) و(نيويورك).

بيد أن الانقطاع، سواء الزمني أو الجغرافي، إذا كان عديم التأثير على الصفة الدولية للنقل، فإنه يجب أخذه في الاعتبار عند تقرير مسئولية الناقل الجوي، إذ لايمكن اعتبار الناقل الجوي مسئولاً عن الأضرار التي تلحق بالراكب أثناء انقطاع الرحلة الجوية، حيث لايخضع المسافر للرقابة الفعلية للناقل الجوي، كما يصعب قبول شركات الطيران لمثل هذه الأوضاع أثناء تنفيذ عقود النقل الجوي الدولي لانعكاساتها على الأوضاع المالية التي قد تضر بقواعد المنافسة بين شركات الطيران المختلفة[1].

أما الانتقال من طائرة إلى أخرى فغالباً مايحدث في الرحلات ذات المكوث المؤقت "Transit" عندما تتولى شركة طيران تنتمي إلى دولة معينة

---

(١) د. هاني دويدار. قانون الطيران التجاري. دار الجامعة الجديدة للنشر ١٩٩٤، ص١٣٩.

إنجاز النقل الجوى بين نقطتين واقعتين فى دولتين أخريين. كأن تتولى شركة طيران (بلجيكية) إنجاز نقل جوى بين (القاهرة) و(باريس)، ويكون لها خط منتظم بين (القاهرة) و (بروكسل)، وخط آخر بين (بروكسل) و(باريس). لذلك ينتقل المسافر فى (بروكسل) من الطائرة القادمة من (القاهرة) إلى الطائرة الراحلة إلى (باريس).

وجدير بالذكر أن الرحلة الجوية فى هذه الرحلات، ذات المكوث المؤقت، لا تنقطع. وبالتالى لاتزول رقابة الناقل الجوى على المسافر، ومن ثم يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالمسافر فى الفترة الزمنية التى تفصل بين الانتقال من طائرة إلى أخرى[1].

(ثانياً): وقوع النقل الجوى بين نقطتين واقعتين فى إقليم دولة واحدة طرف فى الاتفاقية:

وفى هذه الحالة يجب، حتى يعتبر النقل دولياً فى مفهوم هذه الاتفاقية، ومن ثم يخضع لأحكام المسئولية المقررة فيها، أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين معاً على إقليم دولة طرف فى الاتفاقية، وذلك شريطة أن توجد خلال الرحلة الجوية محطة جوية تتوقف فيها الطائرة واقعة على إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً فى الاتفاقية.

وتعالج هذه الحالة النقل الجوى الذى يتم على إقليم دولة طرف فى الاتفاقية مترامية الأطراف أو تخضع لسيادتها بعض الأراضى خارج إقليم الدولة الأم، ويتم النقل الجوى بين نقطتين فيها مع وجود محطة جوية تقع على

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص.١٤٠.

إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً فى الاتفاقية. كالنقل الجوى بين (سان فرانسيسكو)، و(ألاسكا)، وكلاهما من أراضى الولايات المتحدة الأمريكية، مع وجود محطة توقف جوية فى كندا. أو النقل الجوى بين (باريس) وجزيرة (كورسيكا)، وكلاهما من الأراضى الفرنسية مع وجود محطة توقف جوية فى إيطاليا [١].

وتكمن الحكمة من تقرير خضوع النقل، فى هذه الحالة، لأحكام الاتفاقية فيما قد يثيره تنفيذ النقل الذى يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة من تنازع للقوانين التى قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، وهو الأمر الذى توضع الاتفاقيات الدولية للقضاء عليه تحقيقاً لاستقرار المراكز القانونية [٢].

ويقصد بمحطة التوقف الجوى "Escale" المحطة التى يكون من حق الناقل الهبوط فيها فى المرحلة مابين محطتى القيام والوصول، وذلك أياً كان سبب هذا الهبوط، وسواء أكان لأسباب فنية، كالتزود بالوقود مثلاً، أم لأسباب تجارية، كأخذ أو إنزال ركاب، أو شحن أو تفريغ بضائع [٣].

هذا ويشترط رضاء المسافر أو المرسل بهذا التوقف، وذلك بالنص عليه فى عقد النقل المبرم مع الناقل، أو فى تذكرة السفر أو فى خطاب نقل البضاعة. وبالتالى لايعد النقل دولياً بالمفهوم المقرر فى اتفاقية مونتريال١٩٩٩، ومن ثم لا تسرى عليه أحكام المسئولية المقررة فيها، النقل

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢١٤ ص ٢٣٨.

(٢) د. حفيظة الحداد. دروس فى القانون الجوى. مجموعة محاضرات ملقاة على طلبة الليسانس بكلية الحقوق. جامعة الاسكندرية ١٩٩٠. ص١٦٠.

(٣) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٣ ص٨٥.

الذى يتم بين نقطتين واقعتين على إقليم دولة طرف فى الاتفاقية دون النص فى العقد المبرم بين الأطراف على توقف الطائرة فى إقليم دولة أخرى حتى لو عبرت الطائرة فى رحلتها بين نقطتى القيام والوصول أجواء دولة أجنبية، أو حلقت فوق أعالى البحار. كالنقل بين (واشنطن) و(جينو) فى ولاية ألاسكا الأمريكية، أو النقل بين (لندن) و(بورت ستانلى) بجزيرة فوكلاند فى جنوب شرق أمريكا الجنوبية. ففى هذين المثالين يعتبر النقل داخلياً، ويخضع بالتالى للقانون الأمريكى فى المثال الأول رغم عبور الطائرة للمجال الجوى الكندى وصولاً إلى (ألاسكا)، وللقانون الانجليزى فى المثال الثانى رغم الطيران فوق أعالى البحار (المحيط الأطلنطى) للوصول إلى فوكلاند [١].

كذلك لايعد النقل دولياً، فى مفهوم الاتفاقية، النقل الذى يقع بين نقطتين واقعتين على إقليم دولة ليست طرفاً فى الاتفاقية ولو هبطت الطائرة فى محطة توقف جوية خلال الرحلة على إقليم دولة منضمة للاتفاقية. كما يسرى هذا الحكم على النقل الذى يتم بين المستعمرات التابعة لدولة واحدة، كالنقل بين جزر (المارتينيك) فى البحر الكاريبى وجزيرة (كورسيكا) فى البحر المتوسط، باعتبارهما تابعتين لفرنسا لأن هذه المستعمرات تشكل إقليماً واحداً مع الدولة المستعمرة [٢].

---

(1) Cass. Civ, 9 Mars 1942, Rev. Fr. dr. aérien, 1947, P. 121 & trib. Inter. tanger. 9 Nov. 1959, Rev. Fr. dr. aérien 1955, P. 200, note Guinchard et cour sup, New-York, 4 Oct. 1949, Rev. gén, air, 1950, P. 789, note Lacombe.

(2) Cass. Com, 8 Juin 1955, J. C. P. 1955, II, 8859, note, M. de Juglart, pour un transport france-Maroc & Riom, 10 Fév. 1951, Rev. fr. dr. aérien 1951, P. 98, pour un transport Algerie-France & Trib. com. seine, 15 fev, 1949, Rev. fr. dr. aérien 1949, P. 207, pour un transport France-Tunisie.

وخلاصة القول أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد أخذت بمعيار جغرافى للدولية يقتصر على الدول الأطراف فى الاتفاقية، ولم تأخذ بمعيار شخصى لإضفاء الصفة الدولية على النقل، بمعنى أنه إذا توافرت حالة من الحالتين السابقتين كان النقل دولياً وفقاً للمفهوم الوارد فى الاتفاقية، وذلك بغض النظر عن جنسية الأطراف فى عقد النقل، فهذه الجنسية لا تأثير لها على الصفة الدولية لعقد النقل الجوى فى مفهوم الاتفاقية، حيث إن المقصود هو إخضاع فئات معينة من النقل لأحكام الاتفاقية بغض النظر عن جنسية المتعاقدين أو جنسية الطائرة. ولذا تطبق الاتفاقية على النقل الجوى الذى توافرت فيه شروطها ولو كان طرفا العقد متمتعين بجنسية دولة واحدة، أو كان الناقل من رعايا دولة ليست طرفاً فى الاتفاقية[١].

الفرع الثالث

دور إرادة الأطراف فى تحديد الصفة الدولية للنقل الجوى

لايكفى أن يتم النقل بين دولتين كل منهما طرف فى الاتفاقية، أو بين نقطتين تقعان فى دولة طرف فى الاتفاقية مع وجود محطة توقف على إقليم دولة أخرى، لكى يعد هذا النقل دولياً، فى مفهوم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بل يجب أن تكون إرادة طرفى عقد النقل الجوى، أى الناقل من جهة والمسافر أو المرسل من جهة أخرى، قد اتجهت إلى اعتبار العقد كذلك. فالعبرة إذن فى تحديد الصفة الدولية للنقل الجوى، فى مفهوم الاتفاقية، باتفاق المتعاقدين على هذه الصفة فى عقد النقل المبرم بينهما وليس بخط سير الطائرة الفعلى.

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٤ ص٨٨.

ويرجع ذلك إلى النظر إلى عقد النقل على أنه من عقود الإذعان، ولذا فإن موافقة المسافر أو المرسل على شروط العقد، تبدو فى الواقع، إذعاناً للشروط التى يتقدم بها إليه الناقل فى تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة. فضلاً عن أن الناقل لايستطيع التغيير بسهولة فى شروط العقد. ومن هنا تبدو أهمية اتفاق المتعاقدين على اعتبار النقل الجوى نقلاً دولياً[١].

ويترتب على ذلك أنه إذا أبرم عقد نقل لمسافر بين دولتين كلاهما طرف فى الاتفاقية، فإن النقل يعتبر دولياً خاضعاً للاتفاقية وفق الحالة الأولى المشار إليها حتى ولو كانت الرحلة الجوية لم تتم نظراً لعودة الطائرة لسوء الأحوال الجوية. والعكس صحيح، فلو أن الرحلة المتفق عليها كان من المفترض أن تتم بين نقطتين فى دولة واحدة طرف فى الاتفاقية، بيد أن الطائرة اضطرت إلى الهبوط فى دولة أخرى، فإن هذا النقل يظل نقلاً داخلياً خاضعاً للقانون الوطنى وليس للاتفاقية حتى ولو كانت الدولة التى هبطت فيها الطائرة اضطرارياً طرفاً فى الاتفاقية، إذ العبرة كما ذكرنا بما تم الاتفاق عليه فى عقد النقل وليس بخط السير الفعلى للطائرة[٢].

ويترتب على ذلك، أيضاً، أن النقل الجوى قد يعتبر داخلياً بالنسبة لبعض المسافرين، ودولياً بالنسبة للبعض الآخر وذلك بالنسبة للرحلة الواحدة. فلو أن طائرة كانت متجهة من (القاهرة) إلى (الخرطوم)، وتحمل فى جوفها ركاباً يود بعضهم السفر إلى (الأقصر)، والآخر إلى (الخرطوم)، فإن النقل يعتبر داخلياً بالنسبة للمسافرين إلى (الأقصر)، ودولياً بالنسبة للمسافرين إلى (الخرطوم)، وذلك تبعاً لاتفاق كل طائفة فى العقد المبرم مع الناقل.

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢١٦ ص٢٤١.

(٢) د. محمود مختار بريرى. قانون الطيران وقت السلم. دار الفكر العربى ١٩٨٥ رقم ١٣٨ ص٩٥.

ويتجلى دور الإرادة فى تحديد الصفة الدولية للنقل فى حالتين هما: الرحلة الدائرية، والنقل الجوى المتتابع، وذلك كمايلى:

(أولاً): الرحلة الدائرية (ذهاباً وإياباً) Aller-retour:

تتوقف الصفة الدولية للنقل على النظر إلى إرادة الأطراف فى مدى اعتبار النقل بين نقطتى القيام والوصول المتفق عليهما، عملية واحدة أو عمليات متعددة، وذلك فيما يعرف بالنقل ذهاباً وعودة أو الرحلة الدائرية. ذلك أن الأطراف قد يتفقوا على رحلة من هذا القبيل من دولة طرف فى الاتفاقية إلى دولة أخرى ليست طرفاً فيها، وهنا يثار التساؤل عن حكم هذا النقل وإذا ماكان يعتبر نقلاً داخلياً على أساس أنه نقل يتم بين نقطتين واقعتين فى دولتين إحداهما طرف والأخرى ليست طرفاً فى الاتفاقية، أو نقلاً دولياً على أساس أنه نقل يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة طرف فى الاتفاقية مع حدوث توقف جوى فى دولة أخرى ليست طرفاً فيها.

وقد ثار جدل حول الإجابة على هذا التساؤل فى السنوات الأولى من تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وكان أول من تصدى لهذه الإجابة القضاء الانجليزى فى حكم شهير لمحكمة استئناف انجلترا فى قضية "Grein V.S. Imperial Airways"، حيث قررت المحكمة أن العبرة تكمن فى إرادة أطراف عقد النقل "l'intention des parties"، فإذا كانت هذه الارادة قد انصرفت إلى اعتبار النقل بمثابة عملية واحدة "une seul opération"، فإن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية على أساس أنه نقل يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة طرف فى الاتفاقية مع حدوث توقف جوى على إقليم دولة أخرى ليست طرفاً فيها. أما إذا كانت إرادة الأطراف قد انصرفت إلى اعتبار النقل بمثابة عمليتين منفصلتين، فإن النقل يخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية، ليدخل فى

نطاق تطبيق أحكام القانون الوطنى الذى تشير إليه قاعدة الإسناد فى قانون القاضى الذى ينظر النزاع، على أساس أنه نقل تم فى صورة عمليتين منفصلتين حدثت كل منهما بين دولتين إحداهما فقط طرف فى الاتفاقية.

وتتلخص وقائع هذه القضية فى قيام السيد "Grein" برحلة على متن إحدى طائرات شركة الخطوط الجوية الامبراطورية، ذهاباً وإياباً، من لندن إلى بروكسل. بيد أنه لقى حتفه فى رحلة الإياب بسبب كارثة حلت بالطائرة المقلة له. ورغم أن بلجيكا لم تكن، وقت رفع دعوى المسئولية على الشركة الناقلة، طرفاً سامياً متعاقداً فى الاتفاقية، إلا أن محكمة الاستئناف الانجليزية قضت بتطبيق اتفاقية وارسو على موضوع النزاع لكون النقل يتمتع بالصفة الدولية فى مفهومها. إذ أن طرفى النزاع قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة كانت نقطتا القيام والوصول فيه واقعتين فى دولة طرف فى الاتفاقية ونقطة الرسو فى دولة أخرى. وفصلت المحكمة ذلك فى أسباب حكمها بقولها: «إن النقل الجوى فى الحالة المعروضة على المحكمة، يعد بمثابة رحلة واحدة كانت نقطتا القيام والوصول فيها واقعتين داخل إقليم بريطانيا العظمى، وهى أحد الأطراف السامية المتعاقدة، وكانت بروكسل بمثابة مكان حصول الرسو الجوى وهى مدينة واقعة فى إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى هى بلجيكا، ومن ثم يسرى على هذا النقل أحكام الاتفاقية بالتطبيق لنص الفقرة الثانية من مادتها الأولى التى تنص على أن: «يعتبر نقلاً دولياً فى مفهوم الاتفاقية كل نقل يشترط فيه المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين إما... وإما فى إقليم دولة طرف فى حالة ما إذا نص على رسو جوى فى إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى...»[1].

---

(1) Grein V. S. **Imperial Airways**, Court of appeal, (England), 13 July 1936. مشار إليه فى: د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٥ ص٩.

وقـد اخـتلف الرأى بصـدد تقـيـيم هذه الإجـابة الواردة عن القـضـاء الانجليـزى. فـذهب رأى[١] إلى أن هذا القـضـاء لايتـمـشى مع قـصد واضـعى الاتفاقـيـة ويخالف طبيعة الأشيـاء. إذ أنه ليس من المعـقـول اعتبار النقل بين (باريس) و(أنقـرة) مثـلاً رحلة واحدة إذا كـان المسافر قـد قضى فى هذه المدينة الأخيرة نحو عام قبل رحلة الإياب. فـهذا النقل يتـضـمن عـمليـتين منفـصلتين يغطيـهـما عـقد نقل واحد، عـمليـة الذهاب وعـملية الإياب. فإذا كـانت نقطتـا القيام والوصول واقـعتين على إقليم دولتين إحداهما فـقط طرفاً فى الاتفاقـيـة، كما فى القضيـة الانجليزية المشـار إليها، فلا يخضع النقل لأحكام الاتفاقـيـة بل للقانون الوطنى الذى تشير بتطبيـقه قاعدة الإسناد المقررة فى قـانون المحكمة التى تنظر النزاع. أما القول بغـيـر ذلك فـيـهـدر مضـمـون فـكرة التوقف الجوى التى لايمكن تصور وجودها اسـتقلالاً عن الطائرة باعتبارها الوسيلة التى تحقق بذاتها الانتقال من مكان إلى آخر.

فى حين ذهب رأى آخر[٢] إلى تفسير هذا القضاء بأنه يفرق بين فرضين:

(الأول) أن يصـدر الناقل تذكـرتين منفـصلتين لكل رحلة على حدة. وفى هذا الفـرض لايخـضع النقل للاتفـاقـيـة، إذ تعـتـبـر كل رحلة نقـلاً يقع بين دولتين إحداهما فقط طرفاً فى الاتفاقيـة طالما كانت قد صدرت لكل رحلة تذكرة خاصة.

(والثانى) أن يصـدر الناقـل تذكـرة واحـدة للرحلة (ذهاباً وإياباً): وفى هذا الفـرض تعـتـبـر الرحلة بشـقـيـهـا رحلة واحـدة، ومن ثم تخـضع للاتفـاقـيـة، لأنها ستكون بمثابة النقل الواقع بين نقطتين تقعان معاً على إقليم دولة واحدة طرف

---

(1) R. Rodière, Note sous: Cass. Soc. 16 Nov. 1961, D. 1962, P. 529.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢١٥ ص٢٣٩- ٢٤٠.

فى الاتفاقية مع وجود محطة للتوقف الجوى على إقليم دولة أخرى ليست طرفاً فى الاتفاقية.

وقد رجح لدى الفقه[١] والقضاء[٢] فى الدول المختلفة تأييد القضاء الانجليزى فيما ذهب إليه من التعويل على إرادة أطراف عقد النقل الجوى، لأن هذا الاتجاه يتمشى مع نصوص اتفاقية وارسو، لأنه إذا كانت الرحلة بين نقطتين تقعان على إقليم دولة واحدة تخضع لأحكام الاتفاقية لمجرد أن توقفاً جوياً قد حدث فى دولة أخرى، طرف أو غير طرف، فمن باب أولى يجب إخضاع رحلة الذهاب والعودة لأحكام الاتفاقية مادام الطرفان ينظران إليها على أنها رحلة واحدة.

ولا شك فى انطباق هذا النظر فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بصدد هذا النوع من النقل حيث لا خلاف بين الاتفاقيتين بهذا الشأن، فضلاً عن أن المادة (٢/١) من الاتفاقية تنص على أن النقل يعتبر دولياً «سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو انتقال من طائرة إلى أخرى أم لم يكن». هذا بالإضافة إلى أن

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٥ ص٩١، د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ١٤١ ص٩٦، د. رفعت أبادير، السابق. رقم ١٣٥ ص٢٧٤، د. حفيظة الحداد. السابق. ص١٦٣، د. هانى دويدار، السابق. ص١٤٢.

وأيضاً: M. de Juglart, Traité de droit Aérien, tome I, 1989, No. 2627, P. 1018-1019.

(2) Trib. Com. Marseille, 3 Nov. 1955, Rev. Fr. dr. aérien 1956, P. 93 et Cass. soc, 16 Nov. 1961, D 1962, P. 529, note. R.Rodière.

هذا الاتجاه يتسق مع الهدف من الاتفاقية وهو توسيع نطاق تطبيق قواعدها الموحدة قدر المستطاع لتفادى مشاكل تنازع القوانين فيما لو اعتبرنا النقل ذهاباً وإياباً بمثابة رحلتين أو عمليتين منفصلتين تخضع كل منهما للقانون الوطنى الواجب التطبيق .

ويقع على القاضى عبء استخلاص نية المتعاقدين وملابسات التعاقد الذى تم بينهما لتقرير ما إذا كانت نيتهما قد اتجهت إلى اعتبار الرحلة بشقيها رحلة واحدة أم رحلتين، وذلك بغض النظر عما إذا كان الناقل قد أصدر تذكرة سفر واحدة أم تذكرتين، إذ لا مبرر لهذه التفرقة نظراً لأن المزايا المالية والأحكام الخاصة بتذكرة الذهاب والعودة قد تنطبق سواء صدرت تذكرة واحدة أم اثنتين.

(ثانياً) النقل الجوى المتتابع: Transport Aérien Successif

قد يتفق الناقل مع المسافر على أن يتولى تنفيذ عملية النقل الجوى إلى نقطة معينة، ثم يتولى ناقل جوى ثان النقل إلى نقطة ثانية، ثم يتولى ناقل ثالث النقل، بدوره، إلى نقطة ثالثة، وهكذا بالتتابع حتى يصل المسافر إلى نقطة الوصول. ويطلق على هذا النوع من النقل «النقل الجوى المتتابع»، ومثاله أن يتفق فى العقد على أن يتولى الناقل الأول وليكن شركة مصر للطيران نقل المسافر من (القاهرة) إلى (أثينا) ، ثم يعهد بعملية النقل إلى شركة جوية يونانية (معينة بالاسم) لنقل المسافر إلى (مرسيليا)، وهناك يتم نقل المسافر من فرنسا على الخطوط الجوية الفرنسية إلى (نيويورك).

وقد قررت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ سريان أحكامها على النقل الجوى المتتابع أى الذى يتم من خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه عدة ناقلين على

طائراتهم بالتتابع. وذلك حين نصت فى المادة (٣/١) على أنه: «لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذى يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لايتجزأ إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم فى صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولايفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة».

ويتضح من هذا النص، الذى يتطابق مع نص المادة (٣/١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، أن خضوع النقل المتتابع لأحكام الاتفاقية مرهون باجتماع عنصرين معاً يتوقف وجودهما على إرادة أطراف عقد النقل الجوى. وهما:

(الأول) يتحصل فى كون نقطتا القيام والوصول المتفق عليهما واقعتين داخل إقليم دولتين طرفين فى الاتفاقية، أو داخل إقليم طرف واحد مع النص على محطة توقف فى إقليم دولة أخرى، وذلك بغض النظر عن شكل الاتفاق المحدد لهاتين النقطتين، أى سواء تم فى صورة عقد واحد أو عقود متعددة.

(والثانى) يتمثل فى اتجاه إرادة المتعاقدين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة التى تولاها عدة ناقلين لتنفيذ الرحلة فيما بين نقطتى القيام والوصول وحدة واحدة لا تتجزأ. وذلك بغض النظر عن وقوع إحدى هذه العمليات وتنفيذها بأكملها داخل إقليم دولة واحدة، بحيث لو أخذت استقلالاً لاعتبرت نقلاً داخلياً طالما أنها تشكل، فى نظر المتعاقدين مع بقية العمليات، كلاً واحداً لايقبل التجزئة[1].

ويترتب على ذلك أن دولية النقل الجوى المتتابع تتحقق، ولو كان أحد العقود قد تم تنفيذه على إقليم دولة واحدة بالكامل، طالما أن المتعاقدين نظرا إلى عقود النقل على التتابع على أنها عملية واحدة. فإذا توجه شخص، مثلاً،

---

(١) د. محمد فريد العرينى، السابق. رقم ٢٥ ص٩٢.

إلى شركة مصر للطيران للسفر من (القاهرة) إلى (مونتريال)، وتم الاتفاق على أن تتولى شركة (إير فرانس) النقل من (باريس) إلى (تورنتو) بكندا، وتتولى شركة الخطوط الجوية الكندية النقل من (تورنتو) إلى (مونتريال) بكندا. ثم وقع حادث نتج عنه ضرر بدنى للمسافر. فى هذه المرحلة الأخيرة من النقل. فإن النقل يعتبر عملية واحدة وعقداً واحداً طالما أن إرادة الأطراف قد انصرفت إلى اعتباره كذلك. ويخضع بالتالى للاتفاقية، وذلك بالرغم من كون الرحلة من (تورنتو) إلى (مونتريال) والتى وقع فيها الحادث تمت بأكملها داخل الأراضى الكندية(١).

وهكذا فإن العبرة فى سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الجوى المتتابع، تكمن، بجانب الصفة الدولية للنقل حسب مفهوم الاتفاقية، فيما اتجهت إليه إرادة أطراف عقد النقل وإذا ما كانت تعتبر عمليات النقل المتتابع عمليه واحدة لا تتجزأ أم عمليات متعددة منفصلة. ويقع على القاضى عبء استنتاج هذه الإرادة من خلال وقائع الحالة المعروضة عليه والملابسات والظروف المحيطة بها.

المطلب الثالث
نوعية النقل الجوى

تمهيد وتقسيم:

حددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نوعية النقل الجوى الذى تسرى عليه أحكامها بكونه النقل الذى يتم بموجب عقد نقل جوى يكون محله الأساسى التغيير المكانى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع. وهذا الشرط غير منصوص

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد. القانون الخاص الجوى. دار أم القرى. ١٩٩٢. رقم ١٦٧ ص١٣١.

عليه صراحه فى الاتفاقية، بيد أنه يستفاد ضمناً من مصطلح «بمقابل»، ومن عبارة «وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف» الواردتين فى الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى من الاتفاقية. هذا فضلاً عن أن الإشارة إلى «العقد» فى العديد من مواد الاتفاقية لاتدع مجالاً للشك فى أن الاتفاقية تشترط لانطباق أحكامها وجود عقد نقل، وهو ماكان مشترطاً، كذلك، فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وماتأكد فى الفقه(١) واستقر عليه القضاء(٢).

فإذا تم النقل بهذه الكيفية سرت عليه أحكام المسئولية الواردة فى الاتفاقية أياً كانت الصورة التى يتم فيها هذا النقل، إلا أن الاتفاقية، رغم ذلك، قد استبعدت بعض صور النقل من نطاق تطبيق أحكامها رغم توافر الشروط المطلوبه. وتفصيل ذلك فى ثلاثة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: النقل الجوى بموجب عقد نقل.

الفرع الثانى: صور النقل التى تسرى عليها الاتفاقية.

الفرع الثالث: صور النقل التى لا تسرى عليها الاتفاقية.

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٩ ص٧٦، د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٣٣ ص٢٧. وأيضاً: L. peyrefitte, Op. Cit. P. 4.

(2) Cass. Civ. I. 20 Janv 1970, Rev. Fr. dr. aérien 1970. P. 195 & Cass. Civ. I. 15 Mai 1973, Rev. Fr. dr. aérien 1973. P. 419, note, E. Georgiades et Lyon, 2 Juill 1970, Rev. Fr. dr. aérien 1970. P. 319, note E. Georgiades.

الفرع الأول

النقل الجوى بموجب عقد نقل

تسرى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على النقل الجوى الدولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع. ويعنى ذلك بداهة وجود عقد نقل، أى اتفاق بين الناقل من جهة والمسافر أو المرسل من جهة أخرى[١]. فلا تسرى أحكام الاتفاقية على النقل الذى يتم بدون عقد نقل، كما فى حالة تسلل أحد الأشخاص إلى الطائرة التى أقلعت وهو على متنها، فهذا النقل للراكب المتسلل "Stawaway" لايعد نقلاً موجباً لتطبيق أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية، لأن النقل قد تم خلسة دون وجود أى رابطة عقدية بين الناقل وهذا المتسلل، ومن ثم تخضع دعوى المسئولية التى قد يرفعها هذا الأخير ضد الناقل للقواعد القانونية الواجبة التطبيق طبقاً لقاعدة الإسناد المقررة فى قانون القاضى الذى ينظر النزاع[٢].

ويعنى أن يتم النقل الخاضع لأحكام الاتفاقية بموجب عقد نقل، أيضاً، أن يكون الغرض الأساسى من العقد هو التغيير المكانى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر، فإذا كان محل العقد المبرم بين الناقل والمسافر أو المرسل شيئاً آخر فلا يعد العقد عقد نقل خاضع لأحكام الاتفاقية. فلا تسرى

---

(١) نقض مدنى. ١٩ يونيو ١٩٦٩. س ٢٠. ع١. ص١٠٧.

(٢) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢١١ ص١٩٣ .

أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية على عقود تجربة الطائرات[١] أو عقود تدريب الطيارين[٢]، إذ العقد عقد تجربة أو تدريب وليس عقد نقل، وما التغيير المكانى فى هذا الفرض إلا عملية تابعة للتجربة أو التدريب، وليس هدفاً أساسياً من التواجد على متن الطائرة.

كما لا تسرى أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية على نقل تابعى الناقل على متن الطائرة بحكم وظائفهم كقائد الطائرة ومعاونيه وطاقم الضيافة، وذلك لأن الأمر فى هذا الفرض يتعلق بعقد عمل وليس بعقد نقل، فالغرض الأساسى من نقل التابع هو أداء لمهام وظيفته، وما التغيير المكانى الذى يصاحب هذا النقل إلا عملية ثانوية تابعة لهذا الغرض الأساسى.

هذا ويجب أن يكون المنقول أشخاصاً أو أمتعة أو بضائع، والأشخاص "Personnes" هم الركاب "Passagers- Passengers" أو المسافرون "Voyageurs-travellers"، والأمتعة "Bagages- Luggage" تعنى الحاجات الشخصية التى يحملها الراكب معه عند سفره. أما البضائع "Marchandises-Cargo" فهى كل شيىء مادى منقول سواء أكان هذا الشيىء جماداً أم حيواناً، ولذا تسرى الاتفاقية على نقل الحيوانات الحية وغيرها من الحيوانات أو الجمادات[٣].

---

(1) Cass. Crim, 31 Janv. 1967, Rev. fr. dr. aérien 1967, P. 339 & Paris, 19 Déc 1967, Rev. fr. dr. aérien 1968, P. 72 et Garoua, 26 fév 1965, Rev. fr. dr. aérien 1965, P. 358, note E. Georgiades.

(2) Cass. Civ. I, 13 Nov. 1968, Rev. fr. dr. aérien 1969, P. 176 & Grenoble 1er Avril 1968, Rev. fr. dr. aérien 1968, P. 342.

(٣) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٣٨ ص٢٦١.

بيد أن التساؤل الذى فرض نفسه فى كنف اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ولا زال يفرض نفسه فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو مدى اعتبار جثث الموتى "Corpes-Cadavres" من قبيل البضائع التى تسرى على نقلها أحكام الاتفاقية. وللإجابة على هذا التساؤل اختلفت المواقف وتباينت ولا زالت مختلفة[1].

فالرأى فى فرنسا ومصر أن البضائع هى كل منقول مادى يدخل فى دائرة التعامل، ومن ثم لا تعد جثث الموتى من البضاعة لأنها تخرج عن دائرة التعامل (م٨١ مدنى مصرى، ١١٢٨ مدنى فرنسى) سواء فى حياة الإنسان أو بعد مماته، ولذا لايخضع نقلها للاتفاقية، ولا يغير من هذا الرأى أن يتم حساب أجرة نقلها على أساس نفس المعيار الذى تحسب به أجرة نقل البضاعة.

أما فى انجلترا والولايات المتحدة الأمريكية فتدخل الجثث فى مفهوم كلمة «بضاعة» باعتبارها أشياء جامدة لا حراك فيها، ولهذا تعامل معاملة البضائع، ومن ثم تسرى عليها أحكام الاتفاقية.

ونرى مع رأى آخر[2] أنه برغم تفضيل التفسير الواسع لكلمة «بضائع» والذى يأتى لصالح اتساع نطاق تطبيق الاتفاقية، فإنه يجب استبعاد «جثث الموتى» من عداد البضائع لتعارض هذا النظر مع المشاعر الإنسانية الفطرية المتولدة على الأرض عبر عمر الخليقة، والأوفق أن تسرى عليها الأحكام الواردة فى الاتفاقية بشأن نقل الركاب تكريماً لبنى آدم حياً وميتاً.

---

(١) راجع فى هذا الخلاف: د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢١٢، ص١٩٥- ١٩٧.

(٢) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢١٢ ص١٩٧، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٢٠ ص٨٢.

الفرع الثانى

صور النقل التى تسرى عليها الاتفاقية

إذا تم النقل الجوى الدولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، بموجب عقد نقل على هذا النحو سرت عليه أحكام المسئولية المقررة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وذلك أياً كانت الصورة التى تم فيها هذا النقل طالما أنه لم يستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية. ومن ثم تسرى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى، والنقل متعدد الوسائط، والنقل على سبيل التجارب الأولى، والنقل الاستثنائى، كما سرت على النقل الجوى المتتابع. ونعرض فى إيجاز لهذه الصور فيمايلى:

(أولاً) النقل الجوى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى:

يغلب أن يتم إبرام عقد النقل الجوى بين الناقل والمسافر أو المرسل، على أن يقوم الناقل بتنفيذ عملية النقل على متن طائراته. بيد أن هذه الصلة بين الناقل والطائرة قد تنتفى إما كلياً أو جزئياً، وذلك حين يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل مع المسافر أو المرسل إلى ناقل آخر بتنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها، ويقوم هذا الأخير بتنفيذ ماعهد إليه به بالفعل على متن طائراته. وعندئذ نكون بصدد ناقلين أحدهما أبرم العقد مع المسافر أو المرسل، ولذا يسمى بالناقل المتعاقد "Transporteur Contractant"، والآخر لم يبرم العقد بل قام بتنفيذه أو بتنفيذ جزء منه بالفعل، ولذا يسمى بالناقل الفعلى "Transporteur de fait".

ولا خلاف منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على سريان أحكام المسئولية المقررة فيها على عقد النقل الذى أبرمه الناقل الأول (المتعاقد)، بيد أن هذه الاتفاقية

لم تضع تعريفاً للناقل الجوى، ولم تواجه صورة تنفيذ عقد النقل الجوى بواسطة ناقلين آخرين ليسوا أطرافاً فى العقد، ومن ثم ثار الخلاف الفقهى والقضائى حول سريان أحكام الاتفاقية على النقل الذى قام الناقل الفعلى بتنفيذه.

وتلافياً لهذه الصعوبة، وحسماً لتلك الخلافات أبرمت اتفاقية «جوادالاخارا» عام ١٩٦١، والتى هدفت إلى توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوى الدولى الذى يتولى تنفيذه شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد، وقد نصت فى مادتها الأولى على تعريف الناقل، وميزت بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلى، وعرفت الناقل المتعاقد فى الفقرة (ب) بأنه كل شخص يكون طرفاً فى عقد نقل خاضع لأحكام اتفاقية وارسو محرر مع مسافر أو مرسل أو من يمثلهما قانوناً، ثم عرفت الناقل الفعلى فى الفقرة (جـ) بأنه كل شخص، غير الناقل المتعاقد، ينفذ كلياً أو جزئياً النقل المتفق عليه بين الناقل المتعاقد والمسافر أو المرسل، وذلك بمقتضى إذن صادر من الناقل المتعاقد، ويفترض وجود هذا الإذن حتى يثبت عكس ذلك.

ثم جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وعالجت حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى فى مادتها رقم (٣٩) على نفس المنوال المقرر فى اتفاقية «جوادالاخارا ١٩٦١» حيث عرفت كلاً من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى، كما قررت فى الفقرة الرابعة من المادة الأولى سريان أحكامها على هذا النوع من النقل، ونظمت شروطه وأحكامه فى الفصل الخامس تحت عنوان: «النقل الجوى الذى يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد».

ولاشك أن تنظيم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لهذا النوع من النقل يحقق اتساعاً فى نطاق تطبيقها، ويلبى حاجة الممارسات الجوية الحديثة خاصة عندما يتم إبرام عقد النقل الجوى بواسطة وكيل بالعمولة عن الناقل الجوى "Commission de Transport Aérien" ، أو عندما يتم تظهير وثيقة النقل

الجوى إلى شركة طيران أخرى. ففى مثل هذه الحالات يتولى شخص أخر، خلاف الذى تعاقد مع المسافر أو المرسل، تنفيذ عملية النقل بالفعل بشقيها الفنى والتجارى.

وهكذا فإن الاختلاف بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلى يكمن، كما يتضح من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ومن قبلها اتفاقية جوادالاخارا ١٩٦١، فى الارتباط أو عدم الارتباط تعاقدياً مع المسافر أو المرسل. غير أن طبيعة الأعمال أو الخدمات التى يقومان بها واحدة تتمثل فى خدمات النقل الجوى، ومن ثم يكون تكليف الناقل المتعاقد للناقل الفعلى بتنفيذ عملية النقل أو جزء منها مصدراً لنوع من «النقل الجوى من الباطن». وعلى ذلك فإن الناقل الجوى إذا ارتبط بمناسبة تنفيذ عملية النقل، بشخص آخر يقدم له خدمات من طبيعة مختلفة، فإن هذا الأخير لايكتسب صفة الناقل الجوى الفعلى. وينطبق هذا على مؤجر الطائرة إذ يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف الناقل المتعاقد، ولا يمكن اعتباره مقدماً لخدمات نقل جوى(١).

---

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص١٥٥. وقارن مع ذلك. د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٢٥، ص٢٤٩ حيث يقرر- سيادته- أن النص المشار إليه من اتفاقية «جوادالاخارا» قد جاء لعلاج ما شاع فى السنوات الأخيره من تعاون بين شركات الطيران والنقل الجوى عن طريق إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوى بواسطة شركات غير متعاقدة. وقد كانت هذه المشكلة هى جوهر المناقشات التى دارت فى مؤتمر طوكيو الذى انعقد فى المدة من ١٢-٢٥ سبتمبر ١٩٥٧ وتمخضت عنه الاتفاقية. بيد أن نصوص الاتفاقية فى صورتها النهائية لم تعبر بصدق عما دار فى مرحلتها التحضيرية من مناقشات كانت تدور معظمها حول مشكلة إيجار الطائرات، وانصبت أحكامها على الناقل غير المتعاقد أو الناقل الفعلى. الأمر الذى جعل القول بأن المستأجر يعد ناقلاً متعاقداً، والمؤجر ناقلاً فعلياً لايتفق مع نص الاتفاقية وإن كان يتفق مع روحها .

وجدير بالذكر أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد حرصت على التأكيد على ماقررته اتفاقية جوادالاخارا ١٩٦١ بشأن اختلاف الناقل الفعلى عن الناقل المتتابع أى الذى يتولى مرحلة من مراحل متتابعة من النقل (م١ جوادالاخارا، م٣٩ مونتريال)، وذلك لأن الناقل المتتابع يكون طرفاً فى عقد النقل الجوى الذى يقوم بتنفيذه فى جزء منه، أما الناقل الفعلى فلا يعتبر طرفاً فى مثل هذا العقد، ولذلك فإن الناقل الفعلى يلزم ألا يكون ناقلاً متتابعاً عندما يتولى تنفيذ جزء من عملية النقل، وإلا خضع لأحكام الاتفاقية دون حاجة لنص جديد نظراً لأن الناقل المتتابع يخضع لاتفاقية مونتريال طبقا لنص المادة (٣/١).

(ثانياً) النقل متعدد الوسائط "Transport Multimodaux"

إذا كان النقل الجوى المتتابع هو نقل يتم بمقتضاه قيام عدة ناقلين جويين بنقل المسافرين أو البضائع بالتناوب من خلال خطوط جوية مختلفة، فإن النقل متعدد الوسائط هو نقل يتم عبر وسائل مختلفة للنقل، بحيث يتم جزء من الرحلة فى الجو، وجزء آخر فى البحر، وجزء ثالث فى البر. وهكذا [١].

---

(١) راجع بشأن النقل متعدد الوسائط:

- بالعربية: د. فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط. الأوجه التجارية والقانونية. الشهابى للطباعة والنشر ١٩٩٦، د. ناديه معوض، مسئولية متعهد النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع. القاهرة ١٩٨٩.

- وبالفرنسية:

- A. vallier, la convention de la C.N.U. C. E.D du 24 Mai 1980 sur le transport international multimodal de Marchandises, thèse, Aix, 1983.

وقد عالج هذا النوع من النقل نص المادة (٣٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، على نحو يتفق مع معالجته فى نص المادة (٣١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وذلك حين قررت المادة (٣٨) من اتفاقية مونتريال تحت عنوان «النقل بعدة وسائط» أنه فى حالة النقل متعدد الوسائط الذى يتم جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر بأية وسيلة أخرى للنقل، لاتسرى أحكام الاتفاقية إلا على النقل الجوى شريطة أن يدخل هذا النقل فى نطاق تطبيق الاتفاقية، بمعنى أن تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق أحكام الاتفاقية والمنصوص عليها فى المادة الأولى.

وعلى هذا يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقاً لطبيعته، فيخضع النقل الجوى لاتفاقية مونتريال، ويخضع النقل البحرى للقانون البحرى، والنقل البرى للقانون التجارى أو المدنى حسب الأحوال، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت عمليات النقل متعدد الوسائط هذه يتضمنها كلها عقد واحد، أو اعتبرها المتعاقدان فى اتفاقهم عملية نقل واحدة[1]. حيث نصت الفقرة الثانية من المادة (٣٨) على أنه ليس فى هذه الاتفاقية مايمنع الأطراف فى حالة النقل بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوى شروط تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق النقل الجوى.

(ثالثاً) النقل الجوى التجريبى:

كانت المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تستبعد من نطاق سريان أحكام الاتفاقية عمليات النقل الجوى الدولى التى تتم على سبيل التجارب

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٢٣ ص٢٤٦.

الأولى، والتى تقوم بها مؤسسات الملاحة الجوية بغرض افتتاح خطوط جوية منتظمة.

ولما كان الاستثناء لايتوسع فى تفسيره، فقد استقر الرأى[1] على تفسير هذا الاستثناء تفسيراً ضيقاً، بمعنى أن التجارب التى تخرج النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية ليست التجارب المتعلقة بالطائرة من الناحية الفنية، بل التجارب المتعلقة بإنشاء خط ملاحى جديد منتظم لم يطرق بعد، ومن ثم ينطوى استعماله على مخاطر إضافية وصعوبات غير معروفة. ومن ثم لايعتبر خطاً جوياً جديداً يستوجب السير فيه الخروج من نطاق تطبيق الاتفاقية الخط الذى كان قد استعمل فى السابق ثم أهمل مدة طويلة. ويقع عبء تحديد عدد التجارب الأولى الكافية لاكتشاف الخط الملاحى الجديد والتى يمكن أن تخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية على عاتق قاضى الموضوع على ضوء مايطرح أمامه من وقائع.

وكانت الحكمة من استبعاد هذا النوع من النقل من نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩، تكمن فى تشجيع إنشاء خطوط ملاحية جوية جديدة منتظمة فى وقت لم تكن فيه هذه الخطوط قد امتدت واتسعت بشكل كاف لربط أجزاء المعمورة، كذلك كان افتتاح خطوط جوية جديدة، آنذاك، أمراً بالغ الصعوبة لندرة المنشآت الأرضية من مطارات ومحطات للأرصاد الجوية، الأمر الذى كان يستلزم القيام بالعديد من الرحلات التجريبية المحفوفة بالمخاطر، فأراد واضعوا الاتفاقية استبعاد تطبيقها، وترك الباب مفتوحاً أمام الناقل ليعقد مايشاء من

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٣٦ ص٢٥٩، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٣١ ص١٠٦، د. عبدالفضيل محمد أحمد. السابق. رقم ١٧١ ص١٣٤.

اتفاقات يتخفف فيها من مسئوليته حتى يحمى نفسه فى هذه المرحلة المبكرة من عمر الطيران التجارى[1].

وفى مرحلة زمنية لاحقة زالت هذه الظروف التاريخية التى أدت إلى استبعاد النقل الجوى التجريبى من نطاق سريان أحكام اتفاقية وارسو، حيث تم التغلب على الصعوبات التى كانت تقف حجر عثرة فى طريق الطيران التجارى، وغطت الخطوط الجوية المنتظمة شتى بقاع الأرض، الأمر الذى أدى ببروتوكول لاهاى ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ إلى إلغاء هذا الاستثناء حينما عدل المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو بحيث جاءت خلواً من أية إشارة إلى النقل على سبيل التجربة (م١٦ بروتوكول لاهاى)، وهو الأمر الذى أقرته البروتوكولات الأخرى اللاحقه (م١٣ من بروتوكول مونتريال الرابع)، بحيث أصبح النقل الجوى الدولى التجريبى خاضعاً لأحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها.

ثم واكبت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هذا التطور وجاءت هى الأخرى خلواً من أية إشارة تفضى إلى استبعاد هذا النوع من النقل من نطاق تطبيق أحكامها، وبالتالى فإن هذه الاتفاقية تسرى على النقل الجوى التجريبى، ومن ثم تطبق أحكام المسئولية الواردة فيها على مسئولية الناقل الجوى. ولاشك فى مراعاة هذا الحكم لمصلحة متلقى خدمة النقل سواء أكان الراكب أم الشاحن. كما يتمشى هذا الحكم مع اتساع نطاق تطبيق الاتفاقية.

---

(١) د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ١٤٣ ص٩٨، د. حفيظة الحداد. السابق. ص١٦٦.

(رابعاً) النقل الجوى الاستثنائى:

كانت المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فى شطرها الثانى تقضى بعدم سريان أحكام الاتفاقية على عمليات النقل التى تتم فى ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة فى الاستغلال الجوى. ويغطى هذا الاستثناء عمليات النقل التى تتسم بطبيعة خاصة واستثنائية كعمليات إنقاذ السفن والطائرات التى يتهددها خطر أو هلاك، أو عمليات البحث العلمى التى تتم فى مناطق ذات طبيعة جغرافية خطرة.

وتكمن العلة فى هذا الاستثناء فى مراعاة جانب الناقل الذى يباشر عمليات نقل غير مألوفة، وتصطبغ، بالتالى، بصبغة استثنائية تجعله يباشر عمليات نقل محفوفة بمخاطر لايمكن معها إخضاع مسئوليته للأحكام المشددة التى وردت فى الاتفاقية. بيد أن هذا الاستبعاد قد عيب عليه أنه يفتح الباب أمام الناقلين لعقد اتفاقات خاصة بقصد التهرب من تطبيق أحكام الاتفاقية(١).

ولهذا أتى بروتوكول لاهاى عام ١٩٥٥، المعدل لاتفاقية وارسو، فى مادته رقم (١٦) وقصر الاستثناء على بعض أحكام الاتفاقية فقط وهى الأحكام المنصوص عليها فى المواد من (٣) إلى (٩)، وبالتالى فإن بروتوكول لاهاى قد أخضع النقل الجوى الاستثنائى لأحكام اتفاقية وارسو، عدا الأحكام المتعلقة بمستندات النقل والمنصوص عليها فى المواد من (٣) إلى (٩)، أى أن الاتفاقية تطبق على مسئولية الناقل الجوى فى حالة النقل الجوى الاستثنائى، فى حين يعفى الناقل من تحرير مستندات النقل ووثائق السفر، ومن الجزاء المترتب على تخلفها فى هذا النوع من النقل. وقد أقرت البروتوكولات المعدلة

---

(١) د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ١٤٤ ص٩٨.

للاتفاقية هذا المسلك ولم تعمل على تغييره (م ٢٣ من برتوكول جواتيمالا ١٩٧١، م١٣ من بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥).

ثم جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وتبنت هذا الحكم صراحة فى مادتها رقم (٥١) التى نصت على أنه : «لاتسرى أحكام المواد من ٣ إلى ٥، ٧، ٨، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذى يتم فى ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل». الأمر الذى يقضى بتطبيق الأحكام الأخرى الواردة فى الاتفاقية، ومنها القواعد الخاصة بمسئولية الناقل الجوى، على النقل الجوى التجريبى.

ولاشك أن سريان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على هذا النوع من النقل يأتى فى صالح الراكب أو المرسل، وذلك حتى يستطيع التمسك بالأحكام الواردة فى الاتفاقية بغض النظر عن نوعية النقل الجوى، وكونه يتم فى ظروف عادية أو استثنائية، وهو الأمر الذى يصب، فى النهاية، فى صالح اتساع نطاق سريان أحكام الاتفاقية.

الفرع الثالث

صور النقل التى لاتسرى عليها الاتفاقية

استثنت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من الخضوع لأحكامها كلاً من النقل الذى تتولاه الدولة فى حالات معينة، والنقل الجوى للرسائل والطرود البريدية. وتفصيل ذلك فيمايلى:

(أولاً) النقل الجوى الذى تباشرة الدولة:

الأصل أن النقل الجوى الدولى كان يدخل فى نطاق سريان أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ طالما توافرت فيه الشروط المطلوبة فى المادة الأولى من الاتفاقية،

وذلك سواء أكان الناقل شخصاً من أشخاص القانون الخاص أم من أشخاص القانون العام، أى الدولة وأشخاصها الاعتبارية العامة. وفى هذا كانت المادة (١/٢) من اتفاقية وارسو تنص على أن: «تطبق الاتفاقية على النقل الذى تقوم به الدولة أو أشخاص القانون العام بالشروط المنصوص عليها فى المادة الأولى».

بيد أن هذا الأصل قد ورد عليه استثناء. جاء فى البروتوكول الإضافى للاتفاقية والذى وقع معها فى نفس الوقت حيث نص على أنه: «للأطراف السامية المتعاقدة أن تحتفظ بالحق فى الإعلان، عند التصديق على أو الانضمام إلى الاتفاقية، عن أن المادة الثانية فقرة أولى منها لاتنطبق على النقل الجوى الذى تتولاه الدولة مباشرة أو مستعمراتها أو محمياتها أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابها أو أى إقليم أخر تحت سيادتها أو إمارتها أو سلطتها».

وبهذا النص خرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية، رغم توافر شروط انطباقها عليه، النقل الذى يتولاه شخص واحد فقط من أشخاص القانون العام وهو الدولة شريطة أن تباشره الدولة بنفسها. وبالتالى فلم يكن هذا الاستثناء يشمل النقل الذى تقوم به أشخاص القانون العام الأخرى لحسابها، أو النقل الذى تباشره شركات الطيران الوطنية لحساب الدولة. لأن الاستثناء قاصر على النقل الجوى الدولى الذى تتولاه الدولة بنفسها، والاستثناء لايجوز القياس عليه أو التوسع فى تفسيره[1].

ثم جاء بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ ونص فى المادة (٢٦) على أنه: «يجوز لأى دولة فى أى وقت أن تعلن بإخطار يوجه إلى الحكومة البولندية عدم تطبيق

(١) د. فاروق زاهر. السابق، رقم ٢٤٨ ص٢٢٧.

الاتفاقية المعدلة بهذا البرتوكول على نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة التى يتم لحساب سلطاتها الحربية على متن طائرات مسجلة لديها ومخصصة حمولتها بالكامل لهذه السلطات أو لحسابها».

وبهذا النص ضيق بروتوكول لاهاى من نطاق الاستثناء، إذ بعد أن كان النقل الذى تتولاه الدولة بنفسها يخرج من نطاق الاتفاقية أياً كان موضوعه أو الغرض منه، طالما أن الدولة تحفظت عند التصديق وأخطرت الحكومة البولندية بالأخذ بهذا الاستثناء، أصبح الاستثناء محصوراً فى النقل الذى تتولاه الدولة لحساب سلطاتها العسكرية فقط شريطه أن تكون حمولة الطائرة المستعملة فى تنفيذه مخصصة بالكامل لهذه السلطات[1].

هذا وقد أعيد النص على هذا الاستثناء فى كل من بروتوكول جواتيمالا سيتى ١٩٧١ فى مادته رقم (٢٣)[2]، وبروتوكولات مونتريال ١٩٧٥ (م١٠ من البروتوكول الثانى، م١١ من البرتوكول الثالث، م٢١ من البرتوكول الرابع).

ثم جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وأخذت بالأصل والاستثناء: فبالنسبة للأصل نصت المادة (١/٢) من الاتفاقية على أن: «تسرى هذه الاتفاقية على النقل الذى تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى الخاضعة للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها فى المادة الأولى من الاتفاقية» وبالتالى

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٤٠ ص١١٢.

(٢) وجدير بالذكر أن البروتوكول قد أوجب توجيه الإخطار، فى حالة نقل الأشخاص، إلى المنظمة الدولية للطيران المدنى بدلاً من الحكومة البولندية، فضلاً عن إجازته للدولة التى تحفظت بالنسبة لهذا النقل أن تعدل عن تحفظها فى أى وقت بموجب إخطار يوجه إلى المنظمة المذكورة.

يخضع النقل الجوى الدولى، بحسب الأصل، لنطاق تطبيق الاتفاقية ومن ثم لأحكام المسئولية الواردة فيها طالما توافرت فيه الشروط المطلوبة فى المادة الأولى من الاتفاقية، وذلك سواء أكان الناقل شخصاً من أشخاص القانون الخاص أم شخصاً من أشخاص القانون العام أى الدولة وأشخاصها الاعتبارية العامة.

أما بالنسبة للاستثناء فقد نصت المادة رقم (٥٧) من الاتفاقية على أنه:

«يجوز لأى دولة طرف أن تعلن فى أى وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسرى على:

أ) النقل الجوى الدولى الذى تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

ب) و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة فى تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتى حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها».

ويتضح من هذا النص أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد توسعت فى هذا الاستثناء، فلم تعد تقصره على النقل الذى تتولاه الدولة لسلطاتها العسكرية، بل مدته ليشمل، أيضاً، النقل الذى تتولاه الدولة مباشرة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

وعلى هذا فإن النقل الجوى الدولى الذى تتولاه الدولة يستبعد من نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وبالتالى لا تسرى عليه أحكام المسئولية الواردة فيها فى حالتين هما:

(الحالة الأولى) النقل الذى تقوم به الدولة بنفسها: ولكى يستبعد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية يشترط مايلى:

١- أن تعلن الدولة استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية، وذلك بموجب إخطار يوجه إلى المنظمة الدولية لطيران المدنى (I.C.A.O) بصفتها جهة الإيداع.

٢- أن تقوم الدولة بهذا النقل مباشرة وبنفسها، ومن ثم لايمتد هذاالاستثناء ليشمل النقل الذى تتولاه الأشخاص الاعتبارية العامة فى الدولة، أو الذى تقوم به شركات النقل الوطنية لحسابها.

٣- أن يتم النقل لأغراض غير تجارية، كأن يتعلق النقل بتأدية الدولة لوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

(الحالة الثانية) النقل الذى يتم لحساب السلطات العسكرية: ولكى يستبعد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية يشترط مايلى:

١- أن تعلن الدولة استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية، وذلك بموجب إخطار يوجه إلى جهة الإيداع وهى المنظمة الدولية للطيران المدنى.

٢- أن يتم النقل على متن طائرة مسجلة فى هذه الدولة أى تحمل جنسيتها أو طائرة مستأجرة بواسطتها.

٣- أن يكون هذا النقل لحساب السلطات العسكرية فى الدولة، وتكون حمولة الطائرة قد حجزت بكاملها بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

فإذا توافرت شروط أى من هاتين الحالتين استبعد النقل من نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وإلا سقط الاستثناء وعاد النقل خاضعاً للاتفاقية، ومن ثم لأحكام المسئولية الواردة فيها. الأمر الذى يبقى هاتين الحالتين فى نطاق الاستثناء الذى لايجوز التوسع فيه أو القياس عليه، بحيث يبقى الأصل

هو خضوع النقل الجوى الذى تتولاه الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة التابعة لها لأحكام الاتفاقية ومن ثم لأحكام المسئولية الواردة فيها طالما توافرت له الشروط المنصوص عليها فى المادة الأولى من الاتفاقية، والاستثناء هو استبعاد مثل هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية بشروط معينة.

(ثانياً) النقل الجوى للرسائل والطرود البريدية:

استبعدت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ النقل الجوى للرسائل والطرود البريدية من نطاق تطبيق أحكامها حيث نصت فى المادة (٢/٢) على أنه: «لاتطبق أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التى تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد». ويأتى هذا الاستبعاد نظراً لخضوع هذا النقل للاتفاقية الدولية للبريد التى أبرمت فى القاهرة فى ٢٠ مارس ١٩٢٤ وللقواعد التنظيمية للاتحاد الدولى للبريد(١)، ومن ثم حتى لايحدث تنازع بين قواعد اتفاقية وارسو، وهذه الاتفاقية وتلك القواعد التى تنظم نقل الرسائل والطرود البريدية.

ثم جاء بروتوكول لاهاى عام ١٩٥٥ المعدل لاتفاقية وارسو وتوسع فى هذا الاستبعاد مقرراً أنه: «لاتسرى الاتفاقية على نقل الرسائل والطرود البريدية». فلم يقصر البروتوكول الاستبعاد من نطاق تطبيق الاتفاقية على النقل الذى تنظمه الاتفاقية الدولية للبريد، بل مده كذلك إلى كل عمليات نقل الرسائل والطرود البريدية سواء أكان هذا النقل خاضعاً للاتفاقية الدولية للبريد أم غير خاضع لها.

---

(١) يعتبر هذا الاتحاد، منذ عام ١٩٤٧، إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، ومقره حالياً مدينة «برن» عاصمة الاتحاد السويسرى، ويقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولى للنقل الجوى "I.A.T.A" بتنظيم نقل الرسائل والطرود البريدية.

والحكمة من وراء هذا التوسع تكمن فى استبعاد أى رجوع للمرسل أو المرسل إليه على الناقل لانتفاء الصلة بينهما وبينه واعتبارهما من الغير بالنسبة لعقد النقل المبرم بين هيئة البريد والناقل، ولايكون للمرسل أو المرسل إليه من رجوع إلا على هيئة البريد وحدها.

وقد أكد بروتوكول مونتريال الرابع عام ١٩٧٥ المعدل لاتفاقية وارسو على هذا الاستثناء، وأضاف إليه حكماً جديداً مفاده أن الناقل فى حالة نقل الرسائل والطرود البريدية لا يكون مسئولاً إلا فى مواجهة إدارة البريد المختصة، وفقاً للقواعد المطبقة فى هذا الشأن والتى تحكم العلاقات التى تنشأ بينهما (م٢/٢).

هذا وقد رددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نفس الحكم عندما قررت فى المادة (٢/٢) أنه عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسئولاً فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقاً للقواعد التى تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد، وأنه فيما عدا ذلك لاتسرى أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية (م٢/٣). وبهذا يظل النقل الجوى للرسائل والطرود البريدية خارج نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

وخلاصة القول أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد سايرت التطور الحادث فى مجال الملاحة الجوية، ومدت نطاق تطبيق أحكامها على أنواع عديدة من النقل الجوى الذى تتوافر له الشروط المقررة فى الاتفاقية، ومنها النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى، والنقل متعدد الوسائط، والنقل على سبيل التجارب الأولى، والنقل الاستثنائى، والنقل التجارى الذى تباشرة الدولة أو أشخاصها المعنوية العامة، فضلاً عن النقل الجوى المتتابع. وهى فى ذلك قد واكبت التطور الحادث فى مجال النقل الجوى منذ اتفاقية وارسو، وأضافت خطوات

جديدة إلى هذا التطور، بحيث لم يعد باقياً خارج نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال سوى النقل الجوى للرسائل والطرود البريدية. والنقل الجوى الذى تتولاه الدولة فى حالتين فقط وبشروط معينة.

المطلب الرابع
تجارية النقل الجوى

يشترط، أخيراً، لانطباق أحكام المسئولية الواردة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على النقل الجوى الدولى أن يكون تجارياً أى بمقابل أو لقاء أجر "Contre remuneration"، وقد نصت على ذلك صراحة الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية بقولها: «تسرى هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل».

وإذا كانت الاتفاقية قد رددت هذا النص الوارد فى المادة (١/١) من اتفاقية وارسو، فإنها قد أغفلت أيضاً، كسابقتها، بيان المقصود بالمقابل. بيد أن الرأى مستقر[١] على تفسير المقابل تفسيراً واسعاً بحيث يشمل كل مقابل أياً كان نقدياً أم عينياً أم التزاماً بأداء عمل. وذلك كأن يقوم الناقل بمنح أحد موظفيه تذكرة مجانية على طائرة من الطائرات التى يملكها لقضاء أجازة. ففى هذه الحالة يخضع النقل لاتفاقية مونتريال برغم أن الناقل لم يتقاض مقابلاً مادياً لأن منح هذه التذكرة يعد من المزايا العينية التى يمنحها الناقل لموظفيه تحقيقاً للأغراض التجارية لمؤسسته. كذلك لاتهم طريقة دفع المقابل إذ يستوى أن يدفعه المسافر أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر.

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى، السابق، رقم ٧٦ ص٧٥، د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٣٤ ص٢٧١، د. حفيظة الحداد. السابق. ص١٥٤.

هذا وفضلاً عن وجود المقابل، فإنه يتعين أن يكون المقابل حقيقياً لا صورياً، ومن ثم لا يكفى لتوافر فكرة المقابل مجرد الإسهام الرمزى من جانب المسافر أو شاحن البضاعة فى تكاليف الرحلة، وإلا أصبح العقد الذى يربطه مع الناقل الجوى من العقود غير المسماة أو يصبح عقد نقل مجانى يشوبه البطلان. فالمقابل ينبغى أن يكون حقيقياً يتوازى فى مقداره مع الرحلة الجوية المقررة، وتقدير هذا التناسب متروك لمحكمة الموضوع[1].

وقد كان المنطق يقضى، بمفهوم المخالفة، أن يخرج النقل المجانى من نطاق تطبيق الاتفاقية، إلا أن الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد نصت على غرار الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بسريان أحكامها على: «النقل المجانى الذى تقوم به مؤسسة النقل الجوى» "Entreprise de transport Aérien".

وبذلك تكون الاتفاقية قد فرقت، بصدد النقل المجانى، بين فرضين[2]:

(الأول) النقل المجانى الذى تقوم به طائرات مملوكة للأفراد، كما لو اصطحب شخص أحد أصدقائه فى رحلة على متن طائرته الخاصة، وكذلك النقل المجانى الذى تباشره المؤسسات التى لا تحترف النقل الجوى، كالنقل الذى تقوم به شركة من شركات البترول لبعض الخبراء أو النقل الذى تقوم به شركة تعمل

---

(١) د. أبوزيد رضوان، السابق. رقم ٢٠٩ ص٢٣٣. وقارن مع ذلك. د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ٣٥ ص٩٣ حيث يرى- سيادته- أن التناسب بين المقابل وقيمة الخدمة ليس حتمياً للقول بتوافر المقابل. وأن الأمر يتعلق بظروف الواقع الذى يمكن للقاضى أن يستشف منها وجود المقابل أو عدم وجوده.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢١٠ ص٢٣٥، د. محمود سمير الشرقاوى. السابق. رقم ٧٦ ص٧٦، د. عبد الفضيل محمد أحمد. السابق. رقم ١٦٠ ص١٢٧.

في مجال صيد الأسماك. وفي هذا الفرض لاتنطبق أحكام اتفاقية مونتريال لعدم تجارية النقل الجوي.

(والثاني) النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي، وهي المؤسسات التي تعمل في حقل الطيران وتستخدم طائرات نقل مفتوح للجمهور أو بحسب الطلب وتتخذ من عمليات النقل حرفة لها. ومثال ذلك: النقل الإعلاني، كأن يتم نقل شخصية شهيرة أو فريق رياضي بعد فوزه ببطولة هامة، أو النقل المجاني الذي يتم تنفيذاً لالتزام قطعته شركة أو مؤسسة طيران على نفسها تجاه الدولة مانحة التزام النقل الجوي، وبمقتضاه يتم سفر بعض موظفي الدولة بالمجان. وفي هذا الفرض تطبق اتفاقية مونتريال.

وتكمن الحكمة في إخضاع النقل المجاني، في هذا الفرض الأخير، لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، في أن هذا النقل، على ندرته، غالباً مايخفي بين طياته فكرة المقابل وإن لم يكن حالاً، لأنه يتم، عادة، بقصد الدعاية والترويج لمؤسسة النقل الجوي، مما يزيد من عملائها وأرباحها في المستقبل. فضلاً عن أن إخضاع هذا النقل لأحكام الاتفاقية يوحد القواعد القانونية المطبقة على مؤسسات النقل الجوي، ويمنع تلاعب الناقل الجوي الذي يحاول الإفلات من نصوص الاتفاقية عن طريق تصوير النقل على أنه بالمجان[١].

وأخيراً فإنه يكفي أن يكون النقل الجوي الدولي تجارياً حتى تسري عليه أحكام اتفاقية مونتريال، وذلك بصرف النظر عن صفة القائم بالنقل، أي سواء أكان الناقل شخصاً من أشخاص القانون الخاص أم شخصاً من أشخاص القانون العام كالدولة أو أحد أشخاصها المعنوية العامة (م ٢/١).

---

(١) د. محمد فريد العريني. السابق. رقم ٢٧ ص ١٠١، د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٣٤ ص٢٧١.

وخلاصة القول أن أحكام المسئولية **الواردة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩** تسرى على النقل الجوى الذى يستوفى **الشروط المقررة فى الاتفاقية، وهى أن** يكون النقل على متن طائرة، وأن **يكون دولياً، ومن نوعية معينة، وأن يكون** تجارياً. فإذا توافرت هذه الشروط **خضع النقل لأحكام الاتفاقية ومن ثم سرت** على الناقل أحكام المسئولية المقررة فيها، **وذلك مالم تستبعده الاتفاقية من** نطاق تطبيق أحكامها على سبيل **الاستثناء. أما إذا تخلفت هذه الشروط أو** أحدها، فلا يسرى نظام المسئولية **المقرر فيها على هذا النقل، بل يخضع** للقانون الداخلى الواجب التطبيق **الذى تشير إليه قاعدة الإسناد فى قانون** القاضى الذى ينظر النزاع.

المبحث الثانى

شروط انعقاد المسئولية

تمهيد وتقسيم:

يتمثل الالتزام الأساسى الذى يرتبه عقد النقل الجوى على عاتق الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى الالتزام بضمان سلامة الراكب والمحافظة على البضاعة والعناية بها فضلاً عن التغيير المكانى فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين للنقل.

ولما كانت المسئولية هى جزاء الاخلال بالالتزام، عقدياً كان أو غير عقدى، فقد استتبع ذلك مساءلة الناقل الجوى عند توافر شروط هذه المساءلة، والتى تختلف فى حالة نقل الركاب عن حالة نقل البضائع والأمتعة عن التأخير فى النقل.

وعلى هذا فإننا نعرض لشروط انعقاد مسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى ثلاثة مطالب على النحو الآتى:

المطلب الأول: شروط انعقاد المسئولية فى نقل الركاب.

المطلب الثانى: شروط انعقاد المسئولية فى نقل البضائع والأمتعة.

المطلب الثالث: شروط انعقاد المسئولية عن التأخير.

المطلب الأول
شروط انعقاد المسئولية فى نقل الركاب

تمهيد وتقسيم:

تنص المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أن: «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ فى حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التى سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أى عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم».

وهذا النص يلقى على عاتق الناقل الجوى التزاماً بسلامة الراكب وتوصيله إلى غايته سليماً معافى، وإلا انعقدت مسئولية الناقل الجوى عن الإخلال بهذا الالتزام. بيد أن هذا الإخلال ينبغى حتى تحكمه قواعد المسئولية المقررة فى الاتفاقية أن يكون ناشئاً عن حادث، وأن يقع هذا الحادث أثناء فترة زمنية معينة، وأن يترتب عليه ضرر يصيب الراكب. ونبحث هذه الشروط فى ثلاثة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: الحادث.

الفرع الثانى: الفترة الزمنية للنقل.

الفرع الثالث: الضرر الذى يصيب الراكب.

الفرع الأول
الحادث

ينبغى حتى يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الراكب وفقاً لقواعد المسئولية المقررة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن ينتج الضرر الذى يوجب المسئولية عن «حادث Accident». بيد أن الاتفاقية، ومن قبلها

اتفاقية وارسو ١٩٢٩، لم تعن ببيان المقصود بكلمة حادث[1]، الأمر الذى يلقى بتبعة هذا البيان على عاتق الفقه وأحكام القضاء.

وقد اختلف الفقه، فى ظل اتفاقية وارسو، فى بيان المقصود بالحادث، بين مضيق وموسع: فذهب الاتجاه المضيق إلى الربط بين الحادث والاستغلال الجوى، بحيث ينصرف مفهوم الحادث إلى كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة كعطب فنى أو خلل ميكانيكى. أما الاتجاه الموسع فقد أطلق وصف الحادث على كل واقعة يترتب عليها المساس بشخص الراكب سواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة فى النقل الجوى أم ناتجة عن تدخل لايمكن توقعه من عامل خارجى كثورات عناصر الطبيعة أو فعل الغير[2].

وقد ظل هذا الخلاف الفقهى نظرياً بحتاً، حتى تحول عملياً فى صورة منازعات أمام القضاء حول بيان المقصود بالحادث، وذلك بمناسبة عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات، حيث استقر الرأى على الأخذ بالاتجاه الموسع فى بيان المقصود بالحادث بحيث يدخل فى مفهومه كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت هذه الأسباب ناجمة عن عملية النقل أو غير ناجمة عنها، وسواء أكانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة بها. وبذلك تدخل حوادث الإرهاب الجوى فى مفهوم الحادث.

---

(١) كذلك جاء قانون التجارة الجديد خلواً من بيان المقصود بالحادث الأمر الذى يضفى الأهمية على التعريفات الفقهية والقضائية الواردة فى المتن لتطبق، أيضاً، على مفهوم الحادث فى النقل الجوى الداخلى.

(٢) راجع بشأن هذين الاتجاهين: د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٢٨ ص٣٢٩، د. رفعت أبادير. أثر الإرهاب على مسئولية الناقل الجوى للركاب. بحث منشور فى د. محمد فريد العرينى. القانون الجوى. دار المطبوعات الجامعية ٢٠٠٢. ص٣٦٧.

فقد استقر القضاء الفرنسى على الأخذ بالمفهوم الواسع لمصطلح الحادث ليشمل عمليات الإرهاب الجوى وخطف الطائرات وتحويل مسارها، وذلك لأنه لايوجد فى نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مايوحى بقصر مفهوم الحادث على الأسباب الناجمة عن عملية النقل أو المرتبطة باستغلال الطائرة، كالعطل الفنى أو الخلل الميكانيكى. ومن ثم يجب صرف لفظ الحادث إلى: «كل مايخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لايمكن توقعه من جانب أغيار سيىء النيـــة "Le trouble au cours normal du voyage résultant d'une intervention imprévisible de tiers mal intentionnés" (١)

كما استقر القضاء الأمريكى على اتباع نفس الاتجاه الموسع فى تفسير لفظ «الحادث» ليشمل كل الأسباب الممكنة للضرر، ومنها عمليات الإرهاب الجوى، حيث يقصد بالحادث «كل واقعة غير عادية وغير متوقعة خارجة عن إرادة الـراكـب "All unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger"(٢)

---

(1) Paris, 19 Juin 1979, Rev. fr-dr. aerien, 1979, P. 327 & Paris 17 Oct. 1984, Rev. fr-dr. aérien 1985, P. 198 & Cass. Civ 1er, 6 Déc. 1988, D 1989, P. 541, note: Legier et Cass. civ 1er, 29 Nov. 1989, D 1990, Somm. P. 273, Obs: R. Gouilloud.

(2) Krystal V. British Overseas Airways, Co. 403F. Supp 1322 (D.C. Cal 1975) & Day V. Trans World Airlines, Inc, 528F. 2d 31 (2d Cir. 1975) & Evangelinos V. Trans World Airlines, Inc, 550F. 2d 152 (3d Cir 1977) & Air-France V. Saks, 470 U.S. 392 (1985) and Fishman V. Delta Airlines, Inc, 132F. 3d 138 (2d Cir 1998).

ونرى أن احتدام الخلاف حول تفسير مصطلح «الحادث» أمام المحاكم القضائية منذ اتفاق مونتريال ١٩٦٦، وبروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، هو أمر مفهوم من حيث السبب والنتيجة:

فمن حيث السبب: كانت مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الراكب فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥ كما سنرى مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض فى جانب الناقل الذى يستطيع التخلص من هذه المسئولية عن طريق نفى الخطأ، ودفع المسئولية بطرق الدفع المقررة فى المادة (٢٠) من الاتفاقية، وهى اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، والمادة (٢١)، وهى نشوء الضرر عن خطأ المضرور. وبهذا كان أمام الناقل طرق عدة لدفع المسئولية لعل أيسرها أن يثبت اتخاذه كافة التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، ومن ثم كان من المنطقى أن ينصرف دفاع الناقل إلى هذا الطريق من طرق التخلص من المسئولية، دون اللجوء إلى المنازعة فى وصف «الحادث» لإثبات أن الواقعة التى سببت الضرر لاتعد حادثاً فى مفهوم الاتفاقية ومن ثم يتخلص من المسئولية.

أما منذ اتفاق مونتريال ١٩٦٦، وبروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ فقد أصبحت مسئولية الناقل عن سلامة الراكب كما سنرى مسئولية موضوعية قوامها المخاطر أو تحمل التبعة، وأصبح التزام الناقل بسلامة الراكب التزاماً قانونياً وليس عقدياً مستقلاً تماماً عن فكرة الخطأ، ومن ثم انحصرت طرق دفع المسئولية عن الأضرار التى تصيب الراكب فى خطأ المضرور أو الحالة الصحية لهذا الأخير، وبهذا يكون الناقل قد حرم من الدفع باتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، الأمر الذى دفعه إلى

البحث عن دفوع أخرى منها الدفع بأن الواقعة التى سببت الضرر لا تعد حادثاً فى مفهوم الاتفاقية فكثرت النزاعات أمام القضاء بشأن هذه المسألة[١].

أما من حيث النتيجة، فإن مسئولية الناقل الجوى عن الاضرار التى تصيب الراكب فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥ كانت مسئولية شخصية خطئية، ومن ثم كان من اللازم توافر شروط المسئولية الخطئية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر. وعلى الرغم من أن الاتفاقية لم تعرض لرابطة السببية، إلا أن أحداً لا ينازع فى ضرورة توافرها بين خطأ الناقل، الذى يكشف عنه وقوع الحادث، والضرر الذى لحق الراكب، ثم بين الضرر واستغلال الطائرة. ولهذا كان هذا الوضع يتمشى مع النتيجة التى مؤداها التضييق فى مفهوم الحادث وربطه بعملية النقل أو باستغلال الطائرة كالعطل الفنى أو الخلل الميكانيكى.

أما فى ظل اتفاق مونتريال ١٩٦٦، وبروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ وقد أصبحت المسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، فقد أضحى الناقل مسئولاً على أساس الغنم بالغرم بغض النظر عن خطئه، وبالتالى لا حاجة لتوفر رابطة السببية بين الخطأ والضرر ولا بين الضرر واستغلال الطائرة، فالناقل مسئول ليس فقط عندما يكون سبب الضرر مجهولاً، وإنما يسأل، كذلك، عن الأضرار الناجمة عن حوادث لا يمكن توقعها أو تجنبها كالحروب المعلنة أو غير المعلنة، وعمليات القرصنة والإرهاب الجوى، فهو مسئول فى كل الحالات عدا حالتى خطأ المضرور والحالة الصحية لهذا الأخير. ولذا كان هذا الوضع يتمشى مع النتيجة التى مؤداها الاتساع فى تفسير مصطلح «الحادث»

---

(١) راجع د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩١ ص١٩١.

ليشمل كل الأسباب الممكنة للضرر سواء الناجمة عن عملية النقل أو غيرها، وسواء المرتبطة باستغلال الطائرة أو غير المرتبطة بهذا الاستغلال[١].

ولاشك في انطباق هذا السبب وتلك النتيجة في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وذلك لأن الاتفاقية، كما سنرى، قد جعلت مسئولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب مسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة في الحالة التي تتجاوز فيها قيمة الأضرار مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة، بحيث لن يستطيع الناقل دفع هذه المسئولية إلا بإثبات خطأ المضرور، الأمر الذي سيجعل الناقل يبحث عن طرق أخرى لدفع المسئولية منها نفي وصف «الحادث» عن الواقعة التي نجم عنها الضرر، وسيجعل القضاء يلجأ إلى الاتجاه الموسع لمفهوم «الحادث» ليشمل كل الأسباب الممكنة لإحداث الضرر، ومنها القرصنة والإرهاب الجوي بعد أن أصبح الناقل الجوي مسئولاً مسئولية موضوعية.

ولا شك، أيضاً، في أن هذا التوسع في مفهوم «الحادث» يأتي في مصلحة الراكب، وهي مصلحة جديرة بالاعتبار أكثر من أية اعتبارات اقتصادية أخرى، خاصة بعد انتشار الحروب وحوادث الإرهاب الجوي، وبعد تطور وسائل الاتصال بين الطائرات وبينها وبين المطارات في الدول المختلفة، الأمر الذي يسهل للناقل الوقوف على حقيقة الأوضاع السياسية في العالم، وتقدير مدى خطورة الحرب أو الاضطرابات الداخلية على حركة الملاحة الجوية، وبعد أن تطورت الوسائل الأمنية الحديثة التي تمكن الناقل من تجنب الكثير من عمليات القرصنة والإرهاب الجوي. بيد أنه لا يفوتنا أن ننوه إلى أننا وإن كنا

---

(١) راجع د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٨٢ ص٣٨٨.

مع هذا الاتجاه الموسع فى تفسير مصطلح «الحادث» فإن ذلك مشروط بوقوعه إما على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط أى داخل الفترة الزمنية للنقل.

الفرع الثانى
الفترة الزمنية للنقل

لما كان المسئولية جزاء الاخلال بالالتزام، فإنها لاتبدأ بمجرد انعقاد العقد بل من وقت بدء الناقل فى تنفيذ الالتزامات التى يرتبها عقد النقل فى ذمته، ومن ثم يثار التساؤل عن الفترة الزمنية التى يسرى خلالها التزام الناقل الجوى بضمان سلامة الراكب بحيث لو أصيب هذا الأخير بضرر من جراء حادث وقع، فى هذه الفترة، أمكن القول بحصول هذا الإخلال على نحو يستوجب مسئولية الناقل الجوى.

وقد أجابت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على هذا التساؤل عندما نصت فى مادتها رقم (١/١٧) على مسئولية الناقل عن الضرر الذى ينشأ فى حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التى سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت «على متن الطائرة أو أثناء أى عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم». بيد أن الاتفاقية قد سكتت عن تحديد المقصود بهذه العبارة، الأمر الذى يفهم منه رضاء واضعى الاتفاقية بالتفسيرات الفقهية والقضائية التى أعطيت لهذه العبارة فى ظل المادة (١٧) من اتفاقية وارسو التى قررت نفس الحكم . وتفصيل ذلك فيمايلى:

(أولاً) وجود الراكب على متن الطائرة:

لم تثر عبارة «على متن الطائرة à bord de l'aéronef » جدلاً كبيراً، حيث استقر الرأى على أن الراكب يعتبر «على متن الطائرة» منذ اللحظة التى

يدلف فيها إلى جوفها ويستقر فى مقعده، حتى اللحظة التى يخرج فيها من بابها ويضع قدمه على سلم الهبوط فى مطار الوصول. فعبارة «على متن الطائرة» تستلزم، إذن، أن يكون ثمة نقل جوى فعلى بغض النظر عن وقوع الحادث والطائرة رابضة على أرض المطار فى حالة سكون أو أثناء تشغيل محركاتها، كما يستوى وقوع الحادث والطائرة فى طريقها إلى الإقلاع فوق الممر أو وهى تحلق فى الفضاء، وسواء أرتطمت بالأرض أم هوت من عل أو غاصت في أعماق البحر[1].

وقد عبر القضاء الأمريكي، بوضوح، عن هذا التفسير فى قضية "Herman V. Trans World Airlines"[2]، والتى تتلخص وقائعها فى اختطاف طائرة أثناء قيامها برحلة من إسرائيل إلى نيويورك وإجبارها على الهبوط فى صحراء الأردن واحتجاز الركاب بداخلها لمدة أسبوع كرهائن. وفى أعقاب هذا الحادث رفعت السيدة "Herman" دعوى ضد شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التى أصابتها من جراء عملية الاختطاف وتغيير مسار الطائرة وإجبارها على الهبوط فى مكان منعزل بالصحراء، ومعاناتها أثناء عملية الاحتجاز مع باقى الركاب كرهائن مهددين بالموت فى كل لحظة مالم تتم الاستجابة لمطالب الخاطفين.

وقد أقرت شركة الطيران بمسئوليتها عما لحق المدعية من ضرر من جراء عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها، بيد أنها دفعت بعدم مسئوليتها عن الأضرار التى لحقت بالمدعية أثناء فترة احتجازها كرهينة فى جوف الطائرة وهى رابضة على الأرض لمدة أسبوع، وذلك استناداً على أن عبارة «على متن الطائرة»

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٨٥ ص٢٧٥.

(2) Herman V. Trans World Airlines, Inc, 13Avi, 17, 231 (N.Y.C.A. 1974).

الواردة فى المادة (١٧) من اتفاقية وارسو تنصرف إلى الفترة التى تحلق فيها الطائرة فى الجو ، ولا تمتد لتشمل الفترة التى تكون فيها الطائرة رابضة على الأرض دون حراك.

وقد رفضت محكمة استئناف نيويورك هذا الدفع وقررت أن عبارة «على متن الطائرة» تشمل الفترة التى يكون فيها الراكب موجوداً داخل الطائرة سواء أكانت رابضة على الأرض أم محلقة فى الجو، واعتبرت المحكمة أن عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها والهبوط بها فى صحراء الأردن واحتجاز الركاب بداخلها لمدة أسبوع كل ذلك يعد بمثابة «حادث واحد مستمر» ويسأل الناقل عن الأضرار الناجمة عنه.

بيد أنه تحت تأثير انتشار الإرهاب الجوى واختطاف الطائرات، ورغبة من القضاء الأمريكى فى مراعاة جانب الركاب المتضررين، توسع القضاء الأمريكى فى تفسير عبارة «على متن الطائرة» إلى درجة بعدت به عن التفسير المتفق عليه. ففى دعوى "Husserl V. Swiss Air"[(١)] والتى تتلخص وقائعها فى اختطاف طائرة تابعة للخطوط الجوية السويسرية وإجبارها على الهبوط فى صحراء الأردن، واحتجاز الركاب فى جوفها كرهائن لحين الاستجابة لطلبات الخاطفين، غير أنه بعد مرور يوم على الحادث وافق المختطفون على نقل النساء والأطفال ومن بينهم السيدة "Husserl" إلى أحد فنادق العاصمة الأردنية عمان حيث ظلوا هناك لعدة أيام حتى انتهى الحادث وأعيدوا إلى الطائرة التى واصلت رحلتها التى قطعها حادث الاختطاف.

---

(1) Husserl V. Swiss Air transport.Co., 388F-Supp 1238 (S.D.N.Y, 1975).

وقد طالبت السيدة المذكورة فى دعواها ضد شركة الطيران بتعويض الضرر الذى أصابها من جراء الحادث، فأقرت الشركة بمسئوليتها عن الضرر الناجم عن عملية الاختطاف، بيد أنها دفعت بعدم مسئوليتها عن الضرر الذى أصاب المدعية بعد الإفراج عنها ونقلها إلى الفندق، لأنها لم تكن، حينئذ، «على متن الطائرة». إلا أن المحكمة رفضت هذا الدفع، وحكمت بمسئولية الشركة عن مجمل الضرر الذى لحق بالمدعية نتيجة عملية الاختطاف برمتها، وذلك على أساس أن عبارة «على متن الطائرة» تشمل الفترة مابين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية ونزوله منها فى مطار الوصول، وأن كل مايحدث بين هاتين اللحظتين إنما يقع على متن الطائرة فى مفهوم المادة (١٧) من اتفاقية وارسو.

وقد استندت المحكمة فى قضائها الموسع لتفسير عبارة «على متن الطائرة» على أساسين: (الأول) اتفاق هذا التفسير الواسع مع قصد واضعى الاتفاقية. (والثانى) صعوبة تحديد قدر الضرر الناجم عن عملية الاختطاف فى ذاتها، وقدر الضرر الناجم عن الأمور الأخرى المترتبة على عملية الاختطاف.

والواقع أن هذا التفسير الواسع لعبارة «على متن الطائرة» وإن راعى مصالح الركاب المتضررين، إلا أنه منتقد. فمن ناحية، ليس فى الأعمال التحضيرية لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو مايدل على أن واضعى الاتفاقية قد قصدوا بعبارة «على متن الطائرة» مطلق الفترة الواقعة بين لحظة الصعود إلى داخل الطائرة فى بداية الرحلة ولحظة الهبوط منها فى نهايتها حتى لو تخلل هذه الفترة توقف للطائرة فى الطريق لأى سبب ومغادرة الراكب لها إلى مكان ما خارج المطار لعدة أيام ثم عودته إليها بعد ذلك لاستكمال الرحلة. وإذا كان البعض قد رأى، عند مناقشة النص اعتبار الناقل مسئولاً عن

كافة الأضرار التى تلحق بالراكب منذ لحظة الإقلاع حتى لحظة الهبوط، إلا أن ذلك كان مرتبطاً فى ذهن هؤلاء بوجود عملية نقل جوى فعلية. أضف إلى ذلك أن كثيراً من مندوبى الدول فى مؤتمر وارسو الدبلوماسى كانوا قد أكدوا على أنه فى حالة الهبوط الاضطرارى للطائرة خارج المطار، فإنه بخروج الراكب من الطائرة وابتعاده عن مشارفها تنتهى مسئولية الناقل الجوى[١].

ومن ناحية أخرى فإن صعوبة الفصل، من الناحية العملية، بين الضرر الذى يسأل عنه الناقل والناجم عن عملية الاختطاف، والأضرار الأخرى الناجمة عن العمليات الأخرى المترتبة على عملية الاختطاف، ليست مبرراً للتفسير الواسع لعبارة «على متن الطائرة» بحيث تخرجها عن مدلولها الحقيقى، كما أنها ليست مبرراً لإلقاء تبعة الضرر بأكمله على عاتق الناقل[٢].

(ثانياً) عمليات الصعود والنزول:

Les Opérations d'embarquement et de debarquement:

إذا كان الأمر لم يثر الكثير من الجدل بالنسبة لتفسير عبارة «على متن الطائرة»، فإن الأمر كان على خلاف ذلك بالنسبة لتفسير عبارة «عمليات الصعود والنزول»، حيث اختلف الفقه والقضاء فى تفسير هذه العبارة، بيد أن الرأى قد استقر فى الفقه[٣] على عدم حصر «عمليات الصعود والنزول» فى

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٨٨ ص٢٧٨.

(٢) د. رفعت أبادير. أثر الإرهاب على مسئولية الناقل الجوى للركاب. السابق. ص٣٧٤.

(٣) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٩٤. ص٢٨٥، د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٠٩ ومابعده، ص٣٢٠ ومابعدها، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٢. ص١٩٤، محمود مختار بريرى. السابق. رقم ١٧٠ ص١١٤، د.هانى دويدار. السابق. ص٢١٠.

مجرد صعود الراكب على سلم الطائرة فى مطار القيام حتى هبوطه على السلم فى أرض مطار الوصول، وإنما ينبغى تفسير هذه العبارة بحيث تشمل «عمليات الصعود» الفترة من اللحظة التى يغادر فيها الراكب مبانى مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجها إلى الطائرة، واكتمال صعوده إلى جوفها. بينما تمتد «عمليات النزول» منذ اللحظة التى يبدأ فيها الراكب فى مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار حتى دخوله إلى مبانى المطار. أما قبل هذا وبعد ذاك فلا تشمله عمليات الصعود والنزول بالمعنى المقصود فى الاتفاقية.

وهكذا فإنه ينبغى تفسير عبارة «عمليات الصعود والنزول» فى ضوء الغاية التى من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل، وهى حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران، كما ينبغى، من ناحية أخرى، ربط بداية ونهاية هذا الالتزام بالمكان والزمان الذى يتولى فيه الناقل الجوى وتابعوه رعاية المسافرين تمهيداً لعملية النقل.

وعلى هذا فإنه لتحديد المجال المكانى والزمنى لانشغال مسئولية الناقل الجوى بالتزام سلامة المسافرين ينبغى اعتماد معيار مزدوج يتكون من شقين مجتمعين أحدهما (مخاطر الطيران)، والآخر (رعاية الناقل للركاب)، وتطبيق هذا المعيار بشقيه على عملية النقل الجوى بمراحلها المتتابعة بدءاً من نقل الركاب من مكاتب الناقل بوسط المدينة إلى مطار القيام، وانتهاءً بنقلهم من مطار الوصول إلى وسط المدينة، مروراً بوجودهم فى مبانى المطار قبل الرحيل وبعد الوصول وصعودهم إلى الطائرة ونزولهم منها [1].

(1) G. Cas, la responsabilité de transporteur aérien pour dammages causés aux passagers au cours d'opération aéroportuaires, Rev. gén. Air, E, 1968, P. 117.

وقد تبنى قضاء معظم الدول هذا المعيار المزدوج لتحديد المقصود بالفترة الزمنية التى تنشغل فيها ذمة الناقل بضمان سلامة الراكب، ومن ثم تسرى عليها أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية.

ففى فرنسا، ومن القضايا الشهيرة فى هذا الشأن، قضية "Mache C. Air France" والتى تتلخص وقائعها فى أن طائرة تابعة للخطوط الجوية الفرنسية هبطت فى مطار الوصول ونزل الركاب منها، ثم اقتادهم أحد تابعى الناقل إلى مبانى المطار عبر حديقة الجمرك حيث عثرت قدما السيد "Mache" بماسورة مياه فسقط فى «بالوعة» بالقرب من الماسورة وأصيب بإصابات بالغة. فرفع دعوى المسئولية على شركة الطيران أمام محكمة السين الابتدائية مطالباً بتعويض كامل عن الضرر الذى لحقه طبقاً للقانون الفرنسى الصادر عام ١٩٢٤ وليس طبقاً لاتفاقية وارسو على أساس أن عمليات النزول، وفقاً للاتفاقية، تنتهى منذ لحظة مغادرة الراكب للطائرة وابتعاده عنها، فضلاً عن أن عمليات الصعود والنزول تتحدد، فى مفهوم الاتفاقيه، بالفترة التى يكون الراكب فيها معرضاً لأخطار الجو، وهذه تتحدد مكانياً بالحيز الذى تتواجد فيه الطائرة فى صحن المطار وليس أبعد من ذلك.

هذا وقد رفضت المحكمة هذا الادعاء، وقضت بوجوب تطبيق اتفاقية وارسو على النزاع على أساس أن المدعى كان، وقت وقوع الحادث، فى أثناء عملية النزول التى لاتنتهى إلا بدخول الراكب إلى مبانى المطار، وحكمت له بالتعويض المقرر وفقاً للمادة (٢٢) من الاتفاقية[1]. بيد أن السيد "Mache" استأنف الحكم أمام محكمة استئناف باريس التى أيدت الحكم

---

(1) La Seine, 2 Juin 1961, Rev. Fr. dr aérien, 1961, P. 283.

المستأنف مقررة أنه من العنت قصر عمليات الصعود والنزول على مجرد اجتياز سلم الطائرة صعوداً أو نزولاً، حيث يظل الراكب أثناء تواجده فى صحن المطار معرضاً لمخاطر النقل الجوى الخاصة والتى تدخل فى نطاق تطبيق الاتفاقية(١).

غير أن المضرور لم يقنع بهذا الحكم فطعن فيه بالنقض، فنقضت محكمة النقض الفرنسية حكم الاستئناف على أساس من القصور فى التسبيب الذى شاب الحكم، لأنه لم يوضح ما إذا كانت «حديقة الجمرك» التى اجتازها الراكب تحت رعاية أحد تابعى الناقل حين وقع الحادث، كانت معرضة لمخاطر الملاحة الجوية. وقالت المحكمة: «إنه لكى يتعين على وجه الدقة نطاق تطبيق قواعد المسئولية المحدودة المقررة فى اتفاقية وارسو، فإنه يجب تحديد ما إذا كان الراكب وقت وقوع الحادث معرضاً لمخاطر الطيران الخاصة وكان تحت إمرة الناقل أو تابعيه»(٢).

وبعد أن تم نقض الحكم أحالت محكمة النقض الفرنسية القضية إلى محكمة استئناف "Rouen" للفصل فيها على ضوء المبدأ الذى قررته. وقد حكمت محكمة الاستئناف بأن الحادث يخرج عن نطاق عملية النزول، وفق المفهوم المقرر فى اتفاقية وارسو، وبالتالى لا تخضع دعوى التعويض عنه لنظام المسئولية المقرر فى هذه الاتفاقية لأن الراكب وقت وقوع الحادث ورغم أنه كان

---

(1) Paris , 28 Juin 1963, Rev. Fr. Dr. Aérien 1963, P. 353.

(2) Cass. Civ. 1er, 18 Janv. 1966, Rev. fr. dr. aérien. 1966, P. 228.

تحت رعاية أحد تابعى الناقل، لم يكن معرضاً لمخاطر الطيران الخاصة، ومن ثم يسرى على الدعوى القانون الفرنسى الداخلى(١).

ثم تأيد هذا الحكم من محكمة النقض الفرنسية فى حكمها الأخير(٢)، ثم تبعتها محاكم الموضوع فى الأخذ بهذا المعيار المزدوج القائم على (مخاطر الطيران، ورعاية الناقل)(٣).

كما تبنت العديد من الأحكام الأمريكية هذا المعيار المزدوج المتبع فى القضاء الفرنسى، وذلك فى تفسيرها لعمليات الصعود والنزول، ومن القضايا الشهيرة فى هذا الشأن قضية "MacDonald V. Air Canada" (٤) التى تتلخص وقائعها فى سقوط راكبة فى مطار الوصول بعد انتهاء الرحلة ونزولها من الطائرة، وإصابتها بكسور دون معرفة سبب الحادث، فقررت محكمة الاستئناف الفيدرالية أن عمليات النزول تنتهى حيث يصل الراكب فى صحبة أحد تابعى الناقل إلى مكان آمن داخل المطار، وبتطبيق هذا المعيار المزدوج حكمت المحكمة بعدم خضوع دعوى المسئولية التى رفعتها الراكبة ضد شركة الطيران لنظام المسئولية المقرر فى اتفاقية وارسو لأن الحادث قد وقع للراكبة بعد انتهاء عملية النزول.

---

(1) Rouen, 10 Avril 1967, Rev. fr. dr. aérien. 1967, P. 243.

(2) Cass. Civ. 1er, 3 Juin 1970, Rev. fr. dr. aérien. 1970, P. 311.

(3) Paris, 2 Avril 1971, Rev. fr. dr. aérien. 1971, P. 173. & Paris, 11 Fév 1972, Rev. fr. dr. aérien. 1972, P. 168 & Toulouse, 16 Nov 1977, Rev. fr. dr. aérien. 1978, P. 215.

(4) MacDonald V. Air Canada, 11 avi, 18, 029 (1st. Cir. 1971).

وفى قضية "Martinez Hernandez V. Air France"(١) قررت محكمة الاستئناف الفيدرالية عدم مسئولية الناقل الجوى عن الحادث الإرهابى الذى تعرض له الراكب بعد وصوله إلى مكان آمن داخل المطار، لأن عمليات النزول تنتهى بمجرد دخول الراكب هذا المكان. وكان الحادث قد وقع داخل المطار حيث كان الراكب ينتظر استلام حقائبه فى المكان المخصص لذلك.

كذلك فى قضية "Evangelinos V. Trans World Airlines"(٢) قررت المحكمة عدم مسئولية الناقل، تطبيقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو، عن الأضرار التى لحقت بالراكب نتيجة الحادث الإرهابى الذى تعرض له الركاب أثناء اصطفافهم للتفتيش الذاتى قبل اجتيازهم البوابة الأخيرة المؤدية إلى صحن المطار حيث تربض الطائرة، وذلك لأن عمليات الصعود، فى مفهوم هذه المادة، لم تكن قد بدأت بعد.

وهكذا فإن تبنى هذا المعيار المزدوج السائد فى الفقه والقضاء يدعونا إلى تقسيم الرحلة الجوية التى يقطعها الراكب إلى عدة مراحل حسب التطور المنطقى للأحداث فى تتابعها، وذلك على النحو الآتى:

فى المرحلة التمهيدية لتنفيذ عملية النقل الجوى قد يقوم الناقل الجوى بنقل الركاب بسياراته من مكاتبه وسط المدينة إلى مطار القيام. وفى هذه المرحلة لايسرى التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين طبقاً لأحكام الاتفاقية

---

(1) Martinez Hernandez V. Air-France, 14 Avi. 17, 421 (C.A. 1st Cir 1976).

(2) Evangelinos V. Trans World Airlines, Inc, 550 F. 2d 152 (3d Cir 1977).

نظراً لأنه وإن توافر لهذا النقل شق (رعاية الناقل وتابعيه للركاب) إلا أنه يتخلف عنه شق (مخاطر الطيران) والتى لاتتوافر فى هذا النطاق المكانى والزمنى. ومن ثم تسرى على هذه المرحلة القواعد العامة فى المسئولية المقررة فى القانون الداخلى.

وفى مرحلة تالية يصل الراكب إلى مطار القيام، وقد يقوم بتوديع ذويه أو يتجول فى ردهات مبنى المطار أو فى الأسواق الحرة، أو يقوم بتغيير العملة فى فروع البنوك بالمطار، أو يجلس فى صالة الانتظار مترقباً النداء على قرب إقلاع الطائرة. وفى هذه المرحلة، أيضاً، لايسرى التزام الناقل بضمان سلامة الراكب، وفقاً لأحكام الاتفاقية، وذلك لتخلف المعيار بشقيه إذ لاتوجد مخاطر طيران فى مثل هذه الأماكن، كما لايكون الراكب أثناءها تحت رعاية الناقل أو تابعيه.

وتطبيقاً لذلك قضى بعدم مسئولية الناقل الجوى عن انزلاق الراكب وإصابته داخل مبانى المطار، لوقوع الحادث أثناء وجود الراكب فى مكان لايخضع لحراسة الناقل أو تحت إدارته، وإنما لمستغل المطار، الأمر الذى يتعذر معه القول ببداية تنفيذ عقد النقل الجوى[١].

كما قضى بعدم مسئولية الناقل الجوى عن الضرر الذى لحق المدعية نتيجة سقوطها فى ردهات المطار قبل النداء على الركاب واقتيادهم من قبل أحد تابعى الناقل للإقلاع، استناداً إلى أن الحادث قد وقع قبل بداية تنفيذ عقد النقل والتى تتحدد باللحظة التى يتولى فيها أحد تابعى الناقل اقتياد الركاب وخضوعهم لإمرته[٢].

---

(1) Lyon, 10 fév 1976, Rev. fr. dr. aérien, 1967, P. 275.

(2) Trib- Com. Marseille, 27 Mai 1960, Rev. fr. dr, aérien, 1960, P. 325.

وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية ذلك برفضها مسئولية الناقل الجوى عن الإصابات التى لحقت بالمدعين من جراء استخدامهما السلم الآلى الموجود فى بهو المطار، على أساس أنهما كانا وقت وقوع الحادث موجودين داخل منشآت المطار المستخدمة من قبل مختلف شركات الطيران، ولم يكن تابعو الناقل قد تولوا أمرهما بعد، الأمر الذى مفاده أنه وقت وقوع الحادث لم يكن عقد النقل قد بدأ تنفيذه بعد[1].

ثم فى مرحلة لاحقة يترك الراكب الأماكن المعدة لجمهور المودعين ويغادر صالة الانتظار ويدخل صحن المطار تحت رعاية الناقل وتابعيه إلى حيث تقف الطائرة، وذلك إما سيراً على الأقدام أو راكباً السيارة. وفى هذه المرحلة يبدو فى الأفق ظهور التزام السلامة حيث يقوم الناقل الجوى باتخاذ الخطوات الإيجابية لتنفيذ عملية النقل الجوى وذلك باقتياد الراكب تحت رعايته وتابعيه (الشق الأول) إلى حيث تربض الطائرة حيث تكمن فى هذا النطاق المكانى مخاطر الطيران (الشق الثانى).

فإذا هم الراكب بالصعود إلى الطائرة واستقر فى جوفها يظل التزام السلامة قائماً سواء قبل إقلاع الطائرة أو أثناء تحليقها فى الجو، أو أثناء هبوطها. فإذا هبطت الطائرة يظل التزام السلامة عالقاً بذمة الناقل الجوى أثناء عملية نزول الركاب من الطائرة وحتى وصولهم إلى مبانى المطار إما سيراً على الأقدام أو بالسيارات كل ذلك لتحقق المعيار بشقيه (مخاطر الطيران ورعاية الناقل).

فإذا غادر الراكب صحن مطار الوصول إلى حيث يتسلم حقائبه أو يصافح جمهور المستقبلين، فإن التزام الناقل بسلامة الراكب لا يسرى فى هذه المرحلة

---

(1) Cass. Civ. 18 Mai 197 6, Rev. fr. dr. aérien,1976, P. 394.

حـتى ولو كـان الراكب تحت رعـاية الناقل أو تابعـيـه لتـخلف الشق الأول من المعيـار وهو (مـخاطر الطيـران) إذ لا وجـود لمثل هذه المخاطر فى هذا النطاق المكانى. ونفس الشـيىء إذا تواجـد الراكب فى مكان تحف به مـخـاطر الطيـران ولكن بعد انتهاء تنفيذ عقد النقل الجوى وذلك لتخلف الشق الثانى من المعيار وهو (حراسة الناقل).

وتطبيقاً لذلك قضى بإخضاع مسئولية الناقل الجوى للقواعد العامة دون اتفاقية وارسو، وبالتالى بصحة شروط تحديد المسئولية الواردة بالعقد، على مالحق الراكب من أضـرار أثناء اقـتـيـاده من قـبل أحد تابعى الناقـل (أى أثناء تنفيذ عقد النقل الجوى) فى مكان غير معرض لمخاطر الملاحة الجوية[١].

كما قضى بعدم انطباق المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على الحادث الذى وقع لراكب قـام بعـد مـغـادرته الطائرة ودخـوله إلى مـبـانى المطار وتـخلصـه من وصـاية تابعى الناقـل بالعـودة بمفرده إلى الطائرة لوقـوع هذا الحادث بعـد انتـهـاء تنفيذ عقد النقل[٢].

وفى مرحلة أخيرة، إذا قام الناقل الجوى بنقل الركاب بسـيـاراته من مطار الوصـول إلى وسط المدينة انـتـفى التـزام الناقل بضـمـان سـلامـة الراكب وفـقـاً لأحكام الاتفـاقـية نظراً لـتـخلف أحد شـقى المعيـار وهو (مخاطر الطيـران) رغم تحـقق الشـرط الآخر وهو (رعـاية الناقل). ومن ثم يخـضـع هذا النقل لأحكام القانون الداخلى ويعتبر بذلك عملية مستقلة عن عملية النقل الجوى.

---

(1) Cass. Civ. 3 Juin 1970, Rev. fr. dr. aérien 1970, P. 311.

(2) Trib. d 'arrondissement de Haarlem, 4 Mai 1971, Bulletin Unidroit, n° 28, Janvier 1976, P. 12.

وهكذا استقر الفقه والقضاء على معيار مزدوج لتفسير عبارة «عمليات الصعود والنزول» الواردة فى الاتفاقية على نحو يشمل، فضلاً عن عمليات الصعود والنزول بالمعنى المادى، الفترة الزمنية التى يكون فيها الراكب تحت رعاية الناقل أو أحد تابعيه في نطاق مكانى تحيط به مخاطر الطيران[١].

بيد أن القضاء الأمريكى، تحت وطأة انتشار حوادث الإرهاب الجوى قد ذهب لأبعد من ذلك، متوسعاً فى تفسير عبارة «الصعود والهبوط»، كا توسع من قبل فى تفسير عبارة «على متن الطائرة» رغبة منه فى تقرير قدر أكبر من الحماية للمضرورين من جراء هذه الحوادث التى ترتكب داخل المطارات. ففى دعوى "Day V. Trans World Airlines" [٢] والتى تتلخص وقائعها فى أن ركاب الطائرة تجمعوا فى مطار أثينا الدولى لاستقلال الرحلة الجوية المتجهة إلى نيويورك، ثم دخلوا المنطقة المخصصة لفحص الجوازات بالمطار، وبعدها دخلوا قاعة الانتظار، ومن هناك تم استدعاؤهم وتوجيههم إلى بوابة المغادرة

---

(١) يأخذ المشرع المصرى بالنسبة للنقل الجوى الداخلى بمعيار يوسع من نطاق هذه الفترة الزمنية حيث تنص المادة رقم (٢٨٧) من قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أن: «يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى أذى بدنى آخر إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء تواجد الراكب فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو فى الطائرة أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أواضطراراً». وبذلك يكون المشرع المصرى قد قرر مسئولية الناقل عن الضرر الذى يصيب الراكب خلال الفترة الزمنية التى يكون فيها هذا الأخير فى حراسته، وذلك فى حيز مكانى يمتد من وجوده فى مطار القيام إلى مطار الوصول دون استلزام لأن تكتنفه مخاطر الطيران.

(2) Day V. Trans World Airlines, Inc, 528F. 2d 31 (2d Cir 1975).

المؤدية لصحن المطار حيث يتم تفتيشهم وتفتيش أمتعتهم بمعرفة أفراد الشرطة اليونانية. وأثناء وقوف الركاب فى صف واحد للتفتيش قبل ركوب الطائرة دخل اثنان من الإرهابيين إلى المكان وألقيا قنابل يدوية فى صف الركاب ثم فتحا النار على الحشد الأمر الذى أدى إلى مقتل ثلاثة ركاب وجرح أربعين آخرين.

هذا وقد رفع السيد "Day" دعوى على شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التى أصابته، بيد أن الشركة دفعت بعدم مسئوليتها عن هذه الأضرار استناداً إلى أن الحادث قد وقع فى منطقة لا تحفها مخاطر الطيران، أى لم يقع أثناء «عمليات الصعود والنزول» التى لم تكن قد بدأت بعد. بيد أن المحكمة رفضت دفاع الشركة، وقضت بمسئوليتها عن الأضرار المدعى بها، وذلك تأسيساً على توافر ثلاثة عناصر هى: مكان المدعى، والرقابة والسيطرة على المدعى من قبل الناقل أو أحد تابعيه، ونشاط المدعى وما كان يقوم به وقت وقوع الحادث.

ورأت المحكمة أن الركاب وقت وقوع الهجوم كانوا فى المكان الذى حددته لهم شركة الطيران لإجراء التفتيش الأمنى قبل ركوب الطائرة، منشغلين بإجراءات التخليص الجمركى، وذلك كله تحت إشراف تابعى الناقل، وبذلك تكون شركة الطيران مسئولة ليس فقط لوجود الراكب فى مكان معين تحت رعاية تابعى الناقل، وإنما، أيضاً، لوقوع الحادث أثناء إتمام الإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة والتى لن يسمح للراكب بالصعود إلا بإتمامها.

وذهبت المحكمة إلى أن تطور مرفق النقل الجوى صاحبه تطور فى مفهوم المخاطر التى يتعرض لها ليشمل حوادث العنف والإرهاب الجوى التى يمكن أن تحدث على متن الطائرات، فضلاً عن المطارات قبل صعود الركاب إلى الطائرة أو

بعد نزولهم منها، وهو الأمر الذى يجب أخذه فى الاعتبار خاصة وأن الناقل كان فى وضع يسمح له بالتفاوض مع القائمين على المطار حول تطوير وسائل حماية الركاب ضد أعمال العنف والإرهاب، فضلاً عن أن شركات الطيران هى الأقدر على تحمل تبعة هذه الأعمال من الركاب، نظراً لأنها يمكنها التأمين منها ثم توزيع كلفتها على جموع المسافرين برفع تعريفة النقل بدلاً من أن يتحملها المضرورون وحدهم.

وهكذا فإن هذا الاتجاه الأمريكى يضيف شقاً ثالثاً إلى شقى المعيار المزدوج الذى أشرنا إليه، حيث يضيف إلى (مخاطر الطيران)، (ورعاية الناقل)، (طبيعة النشاط) الذى كان يقوم به الراكب عند وقوع الحادث بحيث يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الراكب إذا كان النشاط الذى يقوم به هذا الأخير من العمليات الضرورية التى يتحتم عليه القيام بها حتى يتم السماح له بالصعود على متن الطائرة[(١)].

وتبعاً لهذا المعيار الثلاثى فإن عمليات الهبوط تقتصر على فترة خروج الركاب من جوف الطائرة، تحت رعاية تابعى الناقل، حتى تخلصهم من هذه الرعاية بدخولهم مبانى مطار الوصول، إذ بعد هذا الدخول تنتهى عمليات النزول حيث لا توجد هناك إجراءات أو عمليات يتطلب الناقل إتمامها من قبل المسافر.

ولا شك أن هذا المعيار الثلاثى، وإن كان يراعى مصالح المضرورين من الركاب من حوادث العنف والإرهاب الجوى، إلا أنه منتقد بأنه يوسع من مفهوم عمليات الصعود والنزول بحيث يغطى، تقريباً، فترة تنفيذ عقد النقل الجوى

---

(١) راجع: د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٤٨ ص٣٨٧، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٢ ص١٩٧، د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٩٩ ص٢٩٣.

بأكملها. ذلك أن عمليات الصعود والنزول إذا كانت هى الفترة التى يتعرض فيها الراكب لمخاطر الطيران وهو فى رعاية الناقل أو تابعيه وفقاً للمعيار المزدوج، فإن هذه الفترة تتسع لتشمل تقريباً مرحلة تنفيذ عقد النقل الجوى بالكامل طبقاً للمعيار الثلاثى طالما كان الراكب تحت رعاية الناقل ويقوم بإتمام الإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة حتى تخلصه من هذه الرعاية فى مطار الوصول.

وهذا الاتساع فى تحديد عمليات الصعود والنزول يؤدى إلى نتائج خطيرة منها اعتبار الناقل الجوى ضامناً لكافة الأضرار التى تصيب الراكب أثناء تواجده بمبانى مطار القيام أو مطار الوصول، رغم مايتمتع به الراكب داخل هذه المطارات من حرية الحركة والتجول بعيداً عن إمرة الناقل ورقابته أثناء إتمامه إجراءات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها (١).

هذا وإن صح القول باتساع مفهوم مخاطر الطيران فى العصر الحديث وانتشار حوادث الإرهاب الجوى، فإن ذلك لاينبغى أن يؤدى إلى التضحية بالمبادىء القانونية المستقرة لمعالجة هذه الظاهرة، وذلك لأنها كغيرها من الظواهر يمكن أن تحدث على متن الطائرة أو فى المطارات أو خارجها أو فى أى مكان من العالم، ومن ثم ينبغى نسبة الخطأ إلى مرتكبيه أياً كان مكان وقوعه، فإذا وقع الحادث الإرهابى فى مكان تحفه مخاطر الطيران وتحيط به رعاية الناقل انعقدت مسئولية الناقل الجوى طالما توافرت بقية شروطها، أما إذا حدث خارج هذا النطاق فلا يعد من قبيل المخاطر اللصيقة بعملية النقل الجوى، حيث ينبغى البحث عن المتسبب فى الضرر والذى قد يكون سلطات

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٢ ص١٩٩.

المطار وليس الناقل خاصة وأن تدابير أمن وحماية المطارات من اختصاص السلطات المحلية، ولاتدخل فى مكنات الناقل الجوى ولايسمح له بتوليها [١].

وحرصاً على تفادى هذه الانتقادات، ولما كان من غير المقبول تحميل الناقل الجوى نتائج حوادث الإرهاب الجوى داخل المطارات خارج النطاق المكانى والزمنى المتفق عليه، فإن بعض المحاكم الأمريكية قد حكمت بمسئولية سلطات المطار عن الحوادث التى تقع فيه بعيداً عن المنطقة التى تتوفر فيها مخاطر الطيران حيث يكون الراكب تحت إمرة الناقل، ففى دعوى "Buonocore v. Trans World Airlines" [٢] كانت الوقائع تشبه وقائع قضية السيد "Day" إلى حد كبير، حيث كان الركاب ينتظرون فى مطار روما الرحلة الجوية المتجهة إلى نيويورك، بينما هاجم إرهابيون المطار وألقوا قنابل يدوية على الركاب وأطلقوا عليهم النار من بنادق آلية، فقتل ستة عشر فرداً وأصيب آخرون.

بيد أن المحكمة عندما رفع إليها أمر التعويضات المطلوبة من شركة الطيران قررت أن هذه القضية تختلف عن قضية "Day" من حيث إن الركاب لم يتم تجميعهم تحت رعاية ورقابة شركة الطيران قبل الهجوم، وبالتالى فإنهم لم يكونوا يستعدون لركوب الطائرة، حيث كانت هناك ساعات تفصل بينهم وبين الصعود على متن الطائرة لمغادرة المطار، فضلاً عن أنهم لم يقتربوا من بوابة المغادرة. ومن ثم حكمت المحكمة بعدم مسئولية شركة الطيران لأن المسئولية الكاملة تقع على عاتق سلطات المطار التى كان يجب عليها توفير الأمن للركاب.

---

(١) د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٤٨ ص٣٩٤.

(2) Buonocore V. Trans World Airlines, Inc, 900 F. 2d8 (2d Cir 1990).

وبهذه الحيثيات يكون القضاء الأمريكى فى طريقه إلى الرجوع إلى المعيار المزدوج الذى استقر فى الفقه والقضاء والذى يقضى بمسئولية الناقل الجوى عن الحادث الذى يصيب الراكب بضرر، طالما وقع فى نطاق مكانى تحفه مخاطر الطيران أثناء وجود الراكب تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه[(١)]، وهذا من شأنه إرساء معيار ثابت ومحدد لعمليات الصعود والنزول على نحو يحقق التوحيد القضائى المنشود فى مختلف الدول. وذلك على عكس المعيار الثلاثى الذى لن يؤدى إلى مثل هذا المعيار، بل سيؤدى إلى وجوب النظر إلى كل حالة على حدة حيث يصعب وضع حد فاصل وثابت بين مايعد من قبيل عمليات الصعود والنزول وما لايعد كذلك فى جميع الحالات.

الفرع الثالث
الضرر الذى يصيب الراكب

يشترط، كذلك، لانعقاد مسئولية الناقل الجوى فى حالة نقل الركاب أن يترتب على الحادث وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية إذا وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط (م١/١٧). وعلى هذا فإن الاتفاقية تحصر الأضرار التى يتم التعويض عنها فى حالتى الوفاة والإصابة الجسدية دون غيرها من الأضرار.

---

(1) L. Moore, The World Trade Center-Terrorist Airline destruction: will this be the first test of the war between the Montreal liability convention's Article 21 (2) (A) and 21 (2) (B)?, J.Air. L. & Com. vol 68, 2003, P. 708.

بيد أن النقل الجوى قد شهد منذ السبعينات من القرن الماضى انتشار ظاهرة القرصنة الجوية والارهاب وخطف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن مع تعذيبهم أو تهديدهم بالموت حتى تجاب مطالب الخاطفين أو يتم استسلامهم أو القبض عليهم، الأمر الذى أدى إلى عدم اقتصار الأضرار التى تصيب الركاب على الوفاة أو الأضرار الجسدية، بل ظهرت أضرار أخرى قد تحيق بالركاب كالاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد من جراء هذه الحوادث الجوية، وذلك فيما يعرف بالأضرار النفسية. ومن هنا أثير التساؤل عن إدراج مثل هذه الأضرار ضمن حالات المسئولية التى تكون النطاق الموضوعى لتطبيق أحكام المسئولية أسوة بالأضرار المتمثلة فى الوفاة والإصابة الجسدية، خاصة فى الحالات التى يحدث فيها الضرر النفسى استقلالاً عن أى ضرر بدنى آخر.

وللإجابة على هذا التساؤل فى ظل نص المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال نجد أن هذا النص واضح فى قصر التعويض على الأضرار المتمثلة فى الوفاة أو الإصابة الجسدية دون الأضرار النفسية، وهو نفس الاستنتاج الذى يمكن أن نخرج به من النصوص المقابلة له فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها [١]، ذلك أن هذه الاتفاقية كانت تنص فى مادتها رقم (١٧) على مسئولية الناقل عن الضرر الذى يقع فى حالة الوفاة أو الجرح

---

(١) وهو نفس الاستنتاج الذى يمكن أن نخرج به من نص المادة (٢٨٧) من قانون التجارة الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بشأن النقل الجوى الداخلى حيث تنص على أن: «يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأى أذى بدنى آخر...» الأمر الذى يضفى الأهمية على المعالجات القضائية الواردة بالمتن للاستهداء بها فى النقل الجوى الداخلى بصدد التعويض عن الضرر النفسى.

أو أى أذى بدنى آخر يلحق بالمسافر "en cas de mort, de blesseure ou de toute autre lesion corporelle". وقـد بقى هذا النص فى البروتوكولات المعدلة للاتفاقية دون تعديل، الأمر الذى يؤدى إلى القول بوحدة النص فى الاتفاقيتين مع خلاف بسيط فى الألفاظ حيث جاءت الوفاة فى اتفاقية مونتريال مصحوبة بالإصابة الجسدية، وكانت فى اتفاقية وارسو مصحوبة بالجرح أو بأى أذى بدنى آخر.

ومما يؤكد هذا القول أن المناقشات التمهيدية والأعمال التحضيرية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تظهر بوضوح استبعاد التعويض عن الضرر النفسى: فقد كانت مسودة مشروع اتفاقية وارسو التى تم وضعها فى المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوى الذى عقد فى باريس عام ١٩٢٥ تتضمن نصاً يقرر مسئولية الناقل الجوى عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير "The Carrier is liable for accidents, losses, breakdowns and delays" الأمر الذى يسمح باتساع نطاق مسئولية الناقل الجوى ليشمل التعويض عن كل أنواع الضرر بمافيها الضرر النفسى "Emotional injury" . بيد أن لجنة الخبراء "C.I.T.E.J.A" قامت فى المؤتمر الثانى للقانون الخاص الجوى الذى عقد فى وارسو عام ١٩٢٧ بمراجعة هذا النص وإلغائه لصالح نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو المشار إليه، بما يفيد، عقلاً ومنطقاً، أن واضعى الاتفاقية رفضوا إقرار المعنى الواسع للضرر الوارد بمسودة المشروع لصالح معنى آخر ضيق ورد فى المادة المشار إليها يحدد أنواع الأضرار التى يسأل عنها الناقل الجوى وليس من بينها الضرر النفسى[١].

---

(1) J. F. Easton & Others, post traumatic "lesion corporelle": A continum of Bodily injury under the warsaw convention, J. Air. L & Com, vol 68, 2003, P. 671.

ولاشك أن هذه النتيجة كانت تتمشى مع الظروف التى كانت سائدة وقت وضع الاتفاقية، حيث كانت قوانين الدول لا تقر التعويض عن الأضرار النفسية استقلالاً، وذلك سواء بالنسبة لدول القانون العام أو دول القانون المكتوب، ولو كان واضعوا الاتفاقية يريدون الخروج على هذه القوانين بتقرير التعويض عن الضرر النفسى لفعلوا ذلك، كما حدث عند تعديل اتفاقية «برن» الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية عام ١٩٦١، عندما تقررت مسئولية الناقل عن «الاعتداء على التكامل الجسدى أو النفسى للراكب»[(١)].

ولم يتغير هذا الوضع فى ظل بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ أو اتفاق مونتريال ١٩٦٦، أو بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، ذلك أن النص الوارد فى المادة (١٧) من اتفاقية وارسو قد ظل على ماهو عليه يقرر مسئوليةالناقل عن الأضرار المتمثلة فى الوفاة أو الجرح أو أى أذى بدنى آخر، كما بقى مصطلح «الآذى البدنى» فى الفرنسية كما هو "Lesion corporelle" وإن تغير المصطلح المقابل فى الانجليزية من مصطلح "Bodily injury" إلى مصطلح "Personal injury" ، ذلك أن تغيير المصطلح فى اللغة الانجليزية لم يحدث أى فرق، خاصة وأن الهدف من هذه الوثائق لم يكن تعديل نص المادة (١٧) من الاتفاقية الأصلية أو تفسيرها، كما لم تحدث أية مناقشات، فى هذا الشأن، طوال المفاوضات التى سبقت وضعها[(٢)].

وجدير بالذكر أنه عند حدوث خلاف حول تحديد مفهوم عبارات اتفاقية وارسو فى أى من اللغات المترجمة إليها، يتعين الرجوع للنص الفرنسى

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٣ ص٢٠٠.

(٢) د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٣٩ ص٣٤٩.

باعتباره النص الرسمى الوحيد المعول عليه، بل إنه حتى فى ظل وجود نصوص رسمية بلغات أخرى خلاف الفرنسية، كما هو الشأن بالنسبة لبروتوكول لاهاى وبروتوكول جواتيمالا، فإن النص الفرنسى لاتفاقية وارسو وحده حجة بما ورد فيه (م٢٧ لاهاى، م٢٦ جواتيمالا).

وأخيراً كانت المسودة الأولى للمادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تقضى بمسئولية الناقل الجوى عن «الضرر النفسى Mental injury » بالإضافة إلى «الضرر الشخصى personal injury » بيد أنه بعد المناقشات والمداولات قامت المنظمة الدولية للطيران المدنى "I.C.A.O" بحذف العبارتين من النص، واختارت، بدلاً منهما، الإبقاء على اللغة الأصلية التى استخدمتها اتفاقية وارسو، فجاء نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال قاصراً مسئولية الناقل الجوى عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، ومستبعداً، بالتالى، التعويض عن الأضرار النفسية[١].

وهكذا فإن السياق التاريخى للنصوص الواردة بشأن مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الراكب منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، يبرز بوضوح استبعاد قصد التعويض عن الضرر النفسى خاصة عندما يكون مستقلا عن أى ضرر بدنى آخر. بيد أن هذا السياق لايذهب لأبعد من ذلك خاصة عندما يكون الضرر النفسى مسبوقاً أو معاصراً أو لاحقاً على ضرر بدنى، الأمر الذى فتح الباب أمام القضاء لإدخال بعض أنواع الضرر النفسى فى نطاق مسئولية الناقل الجوى، وذلك فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، وهو مانعرض له بشيىء من التفصيل نظراً لأهمية هذه الحلول القضائية فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، خاصة بعد

---

(1) J.F. Easton & others, Post Traumatic, Op. Cit. P. 672.

توحيد الحلول المعطاه، فى هذا الشأن، فى اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، ورفض المشرع الدولى التعويض عن الضرر النفسى فى ظل الاتفاقية الأخيرة رغم احتدام النقاش حول هذه المسألة.

موقف القضاء من التعويض عن الضرر النفسى:

لم تتح الفرصة للقضاء المصرى للتصدى لهذه المسألة، كما عزف القضاء الفرنسى عن الخوض فيها عندما أثيرت أمامه[1]، بحيث اقتصر الأمر على القضاء الأمريكى وتابعه فى حلوله القضاء الانجليزى والاسترالى. وذلك كمايلى:

موقف القضاء الأمريكى:

واجه القضاء الأمريكى مسألة التعويض عن الضرر النفسى بأحكام عديدة، وباستقراء هذه الأحكام الصادرة فى هذا الخصوص أمكننا أن نخرج بخلاصة مؤداها أن القضاء الأمريكى يرفض التعويض عن الضرر النفسى إذا كان مستقلاً غير مرتبط بأذى بدنى حتى لو اتخذ هذاالضرر النفسى مظهراً من

---

(١) أثيرت مسألة التعويض عن الضرر النفسى أمام القضاء الفرنسى فى دعوى "Haddad V. Air france" حيث كان المدعى يستقل طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية الفرنسية عندما تم اختطافها وتحويل مسارها، واحتجاز ركابها كرهائن لمدة أسبوع، ولذا طالب المدعى بتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التى أصابته من جراء هذه العملية، بيد أن القضاء الفرنسى عزف عن البحث فى مسألة التعويض عن الضرر النفسى، واكتفى بتقرير عدم مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار البدنية والنفسية التى أصابت المدعى، وذلك استناداً إلى نص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو حيث استحال على الناقل اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر.

راجع: Cass. civ. 16 fév. 1982, Rev. fr.dr. Aérien, 1982, P.382.

مظاهر الضرر البدنى، فى حين يعوض القضاء الأمريكى عن الضرر النفسى إذا كان مرتبطاً مباشرة بضرر بدنى أو إذا أدخله العلم الحديث تحت طائفة الأضرار البدنية. وتفصيل ذلك فيمايلى:

(أولاً): رفض التعويض عن الضرر النفسى استقلالاً:

استقر القضاء الأمريكى على رفض التعويض عن الضرر النفسى إذا نشأ استقلالاً أو غير مرتبط بضرر بدنى، وذلك منذ حكم المحكمة العليا الأمريكية في دعوى Floyd V. Eastern Airlines. Inc [1] عام ١٩٨٩، وتتلخص وقائع هذه الدعوى فى تعرض طائرة تابعة لشركة "Eastern Airlines, Inc" لعطل فى محركاتها نتيجة فقدانها لضغط الزيت، وذلك بعد وقت قصير من إقلاعها من مطار "Miami" الدولى بولاية "Florida" متوجهة إلى ولاية "Bahamas" ، وكجزء من إجراءات الطوارىء المعتادة فى مثل هذه الحالات قام طاقم الطائرة بإخبار الركاب بأن الطائرة ستسقط فى مياه المحيط الأطلنطى، غير أن الطاقم مالبث أن تمكن من إصلاح العطل وإعادة تشغيل أحد المحركات ثم العودة إلى مطار الإقلاع فى "Miami" والهبوط فيه بسلام.

وقد أقام بعض ركاب الطائرة، بعد ذلك، دعوى على شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسى "Mental distress" الذى حاق بهم نتيجة ماعانوه من زعر وهلع، وذلك تأسيساً على نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩. بيد أن المحكمة الابتدائية بفلوريدا قد حكمت برفض طلبات المدعين ومن ثم عدم التعويض عن الضرر النفسى لأن الضرر النفسى البحت "the pure psychic injury" لايدخل ضمن حالات الضرر الواردة فى المادة (١٧) من اتفاقية وارسو.

---

(1) Floyd V. Eastern Airlines, Inc, 872 F. 2d 1462 (11th Cir. 1989).

فلما رفع الأمر إلى المحكمة الاستئنافية ألغت الدائرة الحادية عشرة الحكم الابتدائى وحكمت بإجابة المدعين إلى طلبهم نظراً لأن عبارة الضرر الجسدى "Lesion corporelle" الواردة بنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو تتسع "encompassed" لتشمل الضرر النفسى "Emotional distress" .

غير أنه لما رفع الأمر إلى المحكمة العليا لفض التنازع بين هذا الحكم الصادر عن محكمة استئناف فلوريدا الذى يسمح بالتعويض عن الضرر النفسى استقلالاً، وبين حكم سابق فى دعوى "Rosman V. Trans World Airlines"[1] صادر عن محكمة استئناف نيويورك مقرراً عدم التعويض عن الضرر النفسى، فإن المحكمة العليا نقضت حكم الدائرة الحادية عشرة بمحكمة استئناف فلوريدا وحكمت بأن التعويض عن الضرر النفسى مرفوض فى ظل اتفاقية وارسو.

وقد بدأت المحكمة تسبيب حكمها بتفسير نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو الذى يقضى بضرورة توافر ثلاثة شروط لانعقاد مسئولية الناقل الجوى عن الضرر الذى يصيب الراكب وهى: ١- وقوع حادث. ٢- ينجم عنه وفاة المسافر أو جرحه أو إصابته بأى أذى بدنى آخر. ٣- وذلك أثناء وجوده على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط. وتساءلت المحكمة عما إذا كان الضرر النفسى يكفى وحده للوفاء بمتطلبات الشرط الثانى من هذه الشروط، وبمعنى آخر هل أصيب المسافر بضرر بدنى "Lesion corporelle"؟

ثم استطردت المحكمة، فى أسباب الحكم، محاولة تفسير النص الفرنسى للمادة (١٧) باستخدام القواميس الفرنسية والترجمة الانجليزية لمصطلح

(1) Rosman V. Trans World Airlines, Inc, 314 N.E. 2d 848 (N.Y. 1974).

الضـرر البـدنى والتى صدق عليـهـا الكونجـرس عـام ١٩٣٤ وهى "Bodily injury"، بيد أنها لم تجد اتفاقاً على الترجمة الانجليزية للمصطلح، ومن ثم فـقـد ولت وجـهـهـا شطر التـفـسـيـر القـانونى الفرنسى للمـصطلح عن طريق التـشـريعـات الفـرنسـيـة والأحكام القـضـائيـة الفرنسـيـة ومؤلفـات الفـقـهـاء الفرنسيين.

وكان من نتيجة ذلك ماقررته المحكمة من أن مصطلح «الضرر البدنى» لم يكن معروفاً أو مستخدماً فى النصوص التشريعية الفرنسية وقت وضع اتفاقية وارسو، فضلاً عن أنها لم تجد أى أحكام قضائية فرنسية تفسر معنى هذه العبارة، بالإضافة إلى عدم وجود مؤلفات فقهية فرنسية تشرح معناها قبل وضع اتفاقية وارسو.

وهكذا فإن المحكمة قد وجدت أن الطرق التقليدية فى تفسير نص المادة (١٧) لن تؤدى إلى نتـيـجـة سـوى أن الضـرر البـدنى بالفـرنسـيـة "Lesion corporelle" لايعنى سوى الضرر البدنى بالانجليزية "Bodily injury" ومن ثم لم تجد المحكمة مفراً من استعراض الأعمال التحضيرية للاتفاقية، فقررت أن البروتوكول التمهيدى للاتفاقية الذى وضع فى المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوى فى باريس عام ١٩٢٥ كان يتضمن نصاً يقرر مسئولية الناقل الجوى عن العـديد من الأضـرار بما فـيـهـا الضـرر النفـسـى، بيـد أن لجنة الخـبـراء "C.I.T.E.J.A" ألغت هذا النص لصالح النص المعمول به الذى يقصر حالات الضرر على الوفاة أو الجرح أو أى أذى بدنى آخر، واللجنة رغم عدم تعليل هذا الاستبدال وعدم تعليل الإتيان بمصطلح «الضرر البدنى»، فإنها تكون قد جاءت بنص واضح فى عدم شموله للضرر النفسى[1].

(1) J. F. Easton & others, post traumatic, Op. Cit. P. 677.

ثم أكدت المحكمة العليا أن المحاكم القضائية فى الدول المختلفة، فضلاً عن الفقهاء الذين تعرضوا لهذه المسأله متفقون بشكل تام على عدم وجود ثمة دليل على أن واضعى اتفاقية وارسو قد ناقشوا بدقة مسألة التعويض عن الضرر النفسى أو بحثوا فى تفسير معنى عبارة «الضرر البدنى». ومما زاد فى قناعة المحكمة بعدم التعويض عن الضرر النفسى أن هذا التعويض لم يكن مسموحاً به فى معظم الدول، سواء دول القانون العام "Common Law" أو دول القانون المكتوب "Civil Law" وقت وضع اتفاقية وارسو، وهذا مما يدعم التفسير الضيق لمعنى الضرر البدنى بحيث لايشمل الضرر النفسى.

وأخيراً قامت المحكمة باستعراض التعديلات اللاحقة على اتفاقية وارسو، والقانون القضائى "the case law" الناتج عن السوابق القضائية الصادرة، فى هذا الشأن، فى مختلف الدول، وانتهت إلى أنه لا يوجد، فى كل ذلك، مايدعم التفسير الواسع لمصطلح «الضرر البدنى».

وحكمت المحكمة فى الدعوى بعدم مسئولية الناقل الجوى وفقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو وذلك لأن الحادث قد تسبب فى ضرر نفسى ولم يتسبب فى وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدنى "an air carrier cannot be held liable under Article 17 when an accident has not caused apassenger to suffer death or physical injury"، خاصة وأن أوراق القضية لم توضح ما إذا كان هذا الضرر النفسى قد ارتبط بضرر بدنى "No view as to whether passengers can recover for mental injuries that are accompanied by physical injuries".

ثم توالت الأحكام الأمريكية، بعد هذا الحكم، تقرر بشكل متناغم عدم التعويض عن الضرر النفسى استقلالاً. ففى دعوى "Croucher v. Worldwide Flight Services, Inc" [١] قام أحد الركاب برفع دعوى أمام المحكمة الابتدائية بولاية نيوچيرسى ضد شركة الطيران مطالباً بالتعويض عما أصابه من ضرر نفسى ناجم عن شعوره بالخوف من الإصابة بمرض نتيجة وجود حقيبة أدوية تحتوى على أدوية بيولوچية كانت موجودة على متن الطائرة من رحلة سابقة. بيد أن المحكمة رفضت إجابته إلى طلبه لأنه لم يدع وجود أى ضرر بدنى، فضلاً عن أن التعويض عن الضرر النفسى مرفوض لأنه يخرج عن نطاق المادة (١٧) من الاتفاقية.

وفى دعوى "Lee v. American Airlines, Inc" [٢] رفع أحد الركاب دعوى على شركة الطيران تأسيساً على نص المادة (١٩) من اتفاقية وارسو الخاصة بالتأخير، حيث إنه كان متوجهاً من نيويورك إلى لندن، بيد أن الرحلة قد تأخرت ثم ألغيت فى النهاية، وزعم المدعى وجود معوقات وأمور كثيره مربكة ومزعجة أدت إلى التأخير ومنها:

١- الانتظار مضطراً فى المكان الذى حددته الشركة دون طعام أو شراب أو راحة أو استعلامات.
٢- الإقامة مضطراً فى فندق لايليق به.
٣- الحصول مضطراً على وسيلة نقل بديلة.
٤- ضياع وقت كان مخصصاً لقضاء عطلة كان يهدف منها إلى الترويج عن النفس واكتساب ذكريات ممتعة.

بيد أن المحكمة قررت أن الأضرار التى يمكن التعويض عنها فى حالة التأخير هى الأضرار الاقتصادية فقط، فى حين أن الأضرار التى يزعم المدعى

---

(1) Croucher v. Worldwide Flight Services, Inc, 111 F. supp. 2d 501 (D.N.J. 2000).
(2) Lee v. American Airlines, Inc., No. Civ. A. 301 cv1179P. 2002 WL 146 1920, at 3 (N.D.Tex. 2002).

أنها لحقت به لم تكن سوى أضراراً نفسية ناجمة عن شعوره بعدم الارتياح والضيق من تأخير الرحلة. وحكمت المحكمة جرياً وراء قضاء المحكمة العليا فى دعوى "Floyd" بعدم أحقية المدعى فى الحصول على تعويض عن الضرر النفسى وفقاً لاتفاقية وارسو.

وخلاصة القول أن المحاكم الأمريكية قد استقرت منذ قضاء المحكمة العليا فى قضية **"Floyd v.** Eastern Airlines, Inc" عام ١٩٨٩ على رفض التعويض عن الضرر النفسى الذى نشأ بمفرده نتيجة للحادث دون أن يرتبط مباشرة بضرر بدنى آخر، وذلك لعدم دخول مثل هذا النوع من الضرر ضمن حالات الضرر المنصوص عليها فى المادة (١٧) من اتفاقية وارسو[١].

(ثانياً) المظهر البدنى للضرر النفسى:

Emotional injury manifested in physical injury:

تمتد قاعدة عدم التعويض عن الضرر النفسى فى القضاء الأمريكى لتشمل حالة اتخاذ الضرر النفسى أو ظهوره فى صورة ضرر بدنى، بمعنى عدم التعويض عن المظاهر البدنية للضرر النفسى الذى نجم عن الحادث والتى لا ترقى لمستوى الضرر البدنى.

ففى دعوى "Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways, Inc"[٢] قام المدعى بالمطالبة بالتعويض عن أضرار لحقت به تمثلت فى فقدان الشهية للطعام ومن ثم فقدان الوزن، وذلك إثر إعلان قائد الطائرة التى كان يستقلها فى رحلة متجهة إلى لندن، عن وجود قنبلة على متن الطائرة، فى حين زعم المدعى أن هذا التحذير لم يكن دقيقاً فضلاً عن أن إجراءات الأمان لم تكن

(1) J.F. Easton & others, post traumatic, Op. Cit. P. 679.

(2) Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways, Ltd, 151 F. 3d 108 (3d Cir. 1998).

كافية، مما أدى إلى إصابته بالذعر ومن ثم هذه الأعراض التى ظهرت بعد ذلك خاصة وأنه قد تبين كذب هذا التهديد بوجود قنبلة وهبطت الطائرة بأمان كما كان مقرراً لها فى لندن.

بيد أن المحكمة حكمت استناداً إلى حكم المحكمة العليا فى دعوى "Floyd" بعدم أحقية المدعى فى الحصول على تعويض عن الضرر الذى أصابه، وذلك لأن المادة (١٧) من اتفاقية وارسو تشترط، للحكم بالتعويض، وجود ضرر بدنى كشرط أساسى ومسبق، الأمر الذى يلقى على عاتق المدعى عبء إثبات إصابته بضرر بدنى مباشر وملموس وليس مجرد إصابته بمظاهر للخوف أو القلق تمثلت فى إصابته لاحقاً بفقدان الشهية للطعام ومن ثم فقدان الوزن، فهذه المظاهر البدنية للضرر النفسى "Physical manifestation of injury" لا ترقى بالضرر النفسى إلى مستوى الضرر البدنى المشترط فى المادة (١٧) من الاتفاقية.

وفى دعوى "Hermano v. United Airlines"[1] رفع أحد الركاب دعوى على شركة الطيران حيث تم الاشتباه به أثناء وجوده على متن الطائرة فى رحلتها من «لوس أنجيلوس» إلى «ميامى» على أساس أن حقائبه تحتوى على أسلحة وبنادق، وتم إنزاله من الطائرة وتفتيش حقائبه، غير أنه اتضح أن الأشياء التى كانت فى حقائبه وأدت إلى الاشتباه فيه لم تكن سوى بعض قطع الغيار لدراجة بخارية. ثم حددت له رحلة أخرى فى حين واصل الركاب رحلتهم دون تأخير.

هذا وقد طلب المدعى التعويض عن الضرر النفسى الذى ألم به من جراء القبض عليه وتشويه سمعته الأمر الذى أدى إلى إصابته بصدمة نفسية وعصبية، فضلاً عن المطالبة بنفقات علاجه النفسى من هذه المظاهر. بيد أن

---

(1) Hermano v. United Airlines, No. C99 -01085I, 1999. WL 1269187, at 1 (N.D. Cal. 1999).

المحكمـة قـررت اسـتناداً إلى حكم المحكمـة العليـا فى دعـوى "Floyd" أن الأعراض التى ظهرت فيما بعد على المدعى لم تكن سوى مظاهر بدنية للضرر النفسى الذى أصابه "Physical manifestations of alleged emotional distress"، وأنها كانت غير كافية لتشكل الضرر البدنى وفقاً لاتفاقية وارسو، ومن ثم حكمت بعدم أحقية المدعى فى الحصول على تعويض عن هذه الأضرار النفسية حتى لو اتخذت مظهراً بدنياً.

وفى دعـوى "Turturro v. Continental Airlines"[1] أوضـحت المدعيـة أن حـقيـبـة يدها قـد سـرقت قـبل صـعـودها إلى الطائرة المتـجـهـة إلى «كوستاريكا» وكانت تحتوى على دواء "xanax" الذى كانت تتعاطاه المدعية بانتظام لعلاج نوبات القلق والذعر والعصبيه، ولما تنبهت المدعيـة إلى هذه السرقة أبلغت المضيفة، على متن الطائرة، بالأمر وطلبت منها النزول لأهمية الدواء المذكور، بيد أن المضيفة لم تجبها إلى طلبها، وفور إقلاع الطائره حدث ما توقعته المدعيـة من الدوار والزغللة وضيق التنفس وسرعة ضربات القلب وآلام المعدة، فاتصلت تليفونياً بالشرطة التى اتصلت، بدورها، بالطيار فشرعت الطائرة فى العودة إلى المطار بعد الإعلان عن هذه العودة للركاب على أساس أن راكبة «جامحة عنيدة» تود النزول من الطائرة الأمر الذى أدى إلى استهجان الركاب بهمسات وأصوات غير لائقة حتى عادت الطائرة ونزلت المدعية ونقلت لأقرب وحدة للعلاج النفسى.

هذا وقد ادعت الراكبة أنها عانت من حالة ارتباك ومهانة وآلام نفسية ظهرت بعد ذلك فى صورة أعراض جسمانية تمثلت فى الأرق والضيق وفقدان التركيز والصداع وآلام الأطراف التى لاتفسير لها، وطالبت بالتعويض عن هذه الأضرار. بيد أن المحكمة رأت أن ماحاق بالمدعية لايشكل ضرراً بدنياً مباشراً،

(1) Turturro v. Continental Airlines, 128F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001).

ولكن فقط مجرد حالة رعب انتابت الراكبة نتيجة خوفها من الطيران، أما ماظهر عليها، بعد ذلك، من أعراض جسمانية كالأرق وغيره، فما ذلك إلا مظهراً بدنياً للضرر النفسي أو نتيجة ثانوية للاضطرابات النفسية "Psychosomatic" . وانتهت المحكمة إلى القول بأن المدعية طالما أنها لم تصب بجروح أو تأثيرات جسمانية أو تغييرات في تركيب الأعضاء، فإن ضيق التنفس اللاحق، والشعور بالأرق عند النوم وفقدان القدرة على التركيز كل ذلك يمكن وصفه بالاضطرابات النفسية التي لايمكن التعويض عنها وفقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو جرياً وراء حكم المحكمة العليا في دعوى "Floyd".

والخلاصة أن القضاء الأمريكي يستمر في رفض التعويض عن الضرر النفسي حتى لو أدى بعد ذلك إلى مظاهر جسمانية لم تكن ناتجة عن الحادث بقدر نشوئها عن الضرر النفسي[1].

(ثالثاً) التعويض عن الضررالنفسي المرتبط مباشرة بضرر بدني:

ذهب القضاء الأمريكي إلى التوسع في مفهوم الضرر البدني ليشمل الضرر النفسي الناجم مباشرة عنه، والذي يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب، بحيث يتم التعويض عن الضرر النفسي إذا ارتبط بالضرر البدني ارتباطاً وثيقاً بحيث ينجم عن الحادث ضرر بدني ثم ينجم عن هذا الضرر البدني ضرر نفسي مرتبط به مباشرة، وأما إذا لم تكن هناك هذه الرابطة القوية والمباشرة بين الضرر البدني والضرر النفسي فلايحكم بتعويض الضرر النفسي.

ففي دعوى ناجمة عن كارثة تحطم طائرة الخطوط الجوية الكورية "In Re Korean Air lines Disaster"[2] التي حدثت في الأول من سبتمبر ١٩٨٣ نتيجة إصابتها بصاروخ سوفيتي، رفع ورثة أحد الركاب دعوى قضائية

(1) J.F. Easton & others, Post traumatic, Op. Cit., P. 683.
(2) In re Korean Airlines Disaster of sept. 1, 1983, 814 F. Supp. 592 (E.D.Mich. 1993).

للمطالبة بالتعويض عن الضرر البدنى والضرر النفسى الذى لحق بمورثه، حيث إن مورثه قد أصيب فى الانفجار ثم ظل على قيد الحياة لمدة (١١) دقيقة بعد انطلاق الصاروخ وهو فى حالة وعى كامل بما حدث له، ومن ثم يكون الراكب قد أصيب بضرر بدنى متمثل فى الإصابة وضرر نفسى متمثل فى الألم الذى عاناه قبل وفاته من جراء هذه الإصابة. وهذا يجعل الضرر النفسى ناجم عن الضرر البدنى ومرتبط به "the emotional injury was accompanied by physical injury".

وقد قررت المحكمة أن موضوع هذه الدعوى يختلف عن موضوع الدعوى التى حكمت فيها المحكمة العليا فى قضية "Floyd" حيث اقتصر الضرر الذى أصاب المدعين فى الضرر النفسى دون ارتباط بضرر بدنى ، أما الضرر فى الدعوى الماثلة فهو ضرر نفسى ناجم عن ضرر بدنى ومرتبط به جعل معاناة المتوفين كبيرة. ومن ثم حكمت المحكمة بالتعويض عن الأضرار البدنية والأضرار النفسية.

وفى دعوى «Opsina V. Trans World Airlines, Inc»[١] المتعلقه بحادث تفجير طائرة ركاب قرب مطار أثينا الدولى باليونان فى الثانى من أبريل عام ١٩٨٦ والذى أودى بحياة أربعة أشخاص وإصابة آخرين. طالب المدعى بتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التى أصابت أحد الركاب ويدعى "Opsina" نتيجة إصابته أولاً بإصابات جسيمة حيث كان مقعده فوق القنبلة مباشرة الأمر الذى أدى إلى القذف به من الطائرة، ثم أكدت شهادة خبير المفرقعات أن جثمان الرجل تمزق تماماً بفعل الانفجار بيد أنه ظل على قيد الحياة

(1) Opsina v. Trans World Airlines, Inc, 975F. 2d 35 (2d Cir. 1992).

لمدة تتراوح بين خمس وعشر ثوان بعد الانفجار وكان مدركاً تماماً لما حدث له، الأمر الذى أصابه بضرر نفسى من جراء هذه المعاناة الناجمة عن الإصابة.

هذا وقد بدأت المحكمة باستعراض حكم المحكمة العليا فى قضية "Floyd" حيث عانى الركاب من ضرر نفسى فقط تمثل فى الذعر والخوف الشديد من الموت، دون أن يضار أحد منهم بدنياً من جراء الحادث، ولذا رفضت المحكمة العليا الحكم بالتعويض عن الضرر النفسى، بيد أنها ذكرت فى نهاية الحكم أن أوراق الدعوى لم يظهر فيها مايوضح ما إذا كان الضرر النفسى قد ارتبط بضرر بدنى "No view as to whether passengers can recover for mental injury that is accompanied by physical injuries".

وقد انطلقت المحكمة من هذه الجملة التى أوردتها المحكمة العليا فى دعوى "Floyd" وقررت أن الضرر الناجم عن الحادث تمثل فى ضرر بدنى حيث أصيب الراكب بجروح مزقت جسده بفعل القنبلة التى قذفت به من الطائرة، وضرر نفسى ناجم عن هذا الضرر البدنى ومرتبط به تمثل فى معاناة شديدة من آلام مبرحة فى الفترة مابين الإصابة والوفاة، وأن كلا الضررين كانا من القسوة بحيث تجعل الحكم بالتعويض عن كليهما أمراً واجباً وغير متعارض مع أهداف اتفاقية وارسو "Without interfering with the goals of the warsaw convention".

وهكذا فإن القضاء الأمريكى يحكم بالتعويض عن الضرر النفسى الناتج مباشرة عن ضرر بدنى مصاحب له، فإذا لم يكن هناك ارتباط بين الضرر النفسى والضرر البدنى فلا تعويض.

ففى دعوى «Chendrimada V. Air India»[1] رفع بعض الركاب دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التى لحقت بهم من جراء إلغاء الرحلة

(1) Chendrimada V. Air India, 802F. supp. 1089. (S.D.N.Y. 1992).

الجوية التى كان مقرراً قيامها من نيويورك إلى بومباى فى الهند نتيجة التهديد بوجود قنبلة على متن الطائرة، ثم استقل الركاب الطائرة فى اليوم التالى، بيد أنها توقفت ثانية فى «دلهى» ولكن بسبب الظروف الجوية ، هذه المرة، وظلت فى المطار لمدة (١١) ساعة ونصف لم يسمح خلالها للركاب بالنزول من الطائرة ولم يقدم إليهم طعام.

وقد طالب المدعون بالتعويض عن الأضرار التى أصابتهم نتيجة افتقارهم إلى الطعام خلال تلك الفترة، فضلاً عن إصابتهم بغثيان وآلام وتشنجات وضيق تنفس وسوء تغذية، بيد أن المحكمة رأت أن هذه الدعوى تشبه الدعوى المنظورة أمام المحكمة العليا فى قضية "Floyd" إذ اقتصر الضرر على الضرر النفسى الناشىء استقلالاً غير مرتبط بضرر بدنى، وما الآلام الأخرى إلا مظاهر بدنية لهذا الضرر النفسى. وحكمت المحكمة برفض التعويض عن هذا الضرر النفسى.

وفى دعوى "In Re Aircrash Disaster"[1] المتعلقة بحادث تحطم طائرة قرب ولاية إنديانا الأمريكية على مقربة من بلدة "Roselawn"، قام المدعون بالمطالبة بتعويض عن الأضرار النفسية التى أصابت الركاب قبل موتهم جميعاً من جراء خوفهم من الموت بسبب تحطم الطائرة، بيد أن المحكمة رفضت الحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية وقصرته على الأضرار البدنية المتمثلة فى الوفاة على أساس أن الموت السريع للركاب لم يفسح المجال للضرر النفسى حتى يتولد عن الضرر البدنى وينتج عنه، وبالتالى تخلف شرط التعويض عن الضرر النفسى.

وفى دعوى "Alvarez V. American Airlines"[2] طالب المدعى بتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التى أصابته أثناء إخلاء الركاب من

---

(1) In re Aircrash Disaster Near Roselawn, Indiana, 954F. supp. 175 (N.D. I11. 1997).

(2) Alvarez V. American Airlines, Inc, 1999 WL 691922 (S.D.N.Y. 1999).

الطائرة نتيجة ظرف طارىء، حيث عانى المدعى، فى هذه العملية، من كدمات وخدوش، فضلاً عن نوبات قلق وكوابيس، بيد أن المدعى لم يدفع بوجود علاقة أو رابطة سببية بين الضرر البدنى والضرر النفسى. ومن ثم حكمت المحكمة بالتعويض عن الضرر البدنى فقط دون الضرر النفسى، وذلك لأنه ينبغى حتى يتم التعويض عن الضرر النفسى أن توجد علاقة سببية بين الضرر البدنى والضرر النفسى "there must be a causal link between the alleged physical injury and the alleged emotional injury".

وكان مما ذكرته المحكمة فى أسباب حكمها أن اتفاقية وارسو تهدف إلى المساواة بين المضرورين فى الحصول على التعويضات، وهو لن يتحقق إذا عومل الركاب على نفس الطائرة معاملة مختلفة على أساس فرق غير هام وعشوائى متمثل فى خبرتهم بمثل هذه الحالات الطارئة، فواقعة الإصابة بالضرر النفسى نتيجة عملية الإخلاء لايجب بأى حال من الأحوال أن تمكن الراكب من الحصول على تعويض أكبر من زميله الذى نزل بسلام. لأن هذا الضرر النفسى ارتبط بشخص الراكب وخبرته فى التعامل مع مثل هذه المواقف ولم يرتبط أو ينتج عن ضرر بدنى.

وهكذا فإن القضاء الأمريكى لايعوض عن الضرر النفسى بموجب المادة (١٧) من اتفاقية وارسو إلا بقدر ارتباط هذا الضرر وحدوثه بسبب الضرر البدنى أما حيث تنتفى هذه الرابطة المباشرة بين الضررين فلا تعويض عن الضرر النفسى[١].

(رابعاً) إدخال بعض الأضرار النفسية ضمن طائفة الأضرار البدنية:

ذهبت بعض الأحكام الأمريكية إلى التعويض عن الأضرار النفسية ليس بوصفها أضراراً نفسية، بل بوصفها أضراراً بدنية فى حقيقتها، وذلك حسبما يكشف عنه العلم الحديث من ارتباط بين الجسم والنفس، وعلاقة تأثير وتأثر بين

---

(1) J.F. Easton & Others, post traumatic, Op. Cit. P. 690.

العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها، الأمر الذى يفضى إلى دخول بعض الأضرار النفسية فى عداد الأضرار البدنية واعتبارها فى الواقع كذلك.

ففى بعض الأحكام الأمريكية قررت المحاكم أن الفروق المعروفة بين الأضرار النفسية والأضرار البدنية قد أصبحت غير واضحة فى بعض الحالات مع تطور الفهم العلمى والطبى للأضرار النفسية. فعلى سبيل المثال فإن الضرر النفسى الذى يطلق عليه "Post Traumatic Stress Disorder" والمعروف اختصاراً بـ "PTSD" وتكمن أعراضه فى الصداع وضعف المناعة وآلام الصدر وزوغان البصر وأوجاع المعدة والأمعاء والضيق، يمكن أن يؤدى إلى تغييرات عصبية وبيولوجية فى الجهاز العصبى المركزى والإرادى للإنسان مثل تغير نشاط موجات المخ، وتناقص حجم قرن آمون فى الدماغ، والنشاط غير العادى للوزتين، وهياج فى الجهاز العصبى السمبتاوى، وزيادة حساسية الانعكاسات اللا إرادية، وزيادة الهرمونات الرئيسة وعدم الشعور بالارتياح. الأمر الذى يؤدى فى النهاية إلى تغير فعلى فى هيكل وتركيب الخلية الدماغية ويسبب ضموراً فى مساحات معينة من المخ.

وعلى هذا فإن القضاء الأمريكى يذهب، فى بعض الحالات، إلى التعويض عن الضرر النفسى باعتباره ضرراً بدنياً وفق هذا المفهوم العلمى الحديث حيث يتمكن المدعون من إثبات أن الحادث قد أدى إلى زعر واضطراب شديدين للراكب نتيجة إحساسه بدنو أجله واقتراب موته، الأمر الذى عرضه للإصابة ببعض الأمراض النفسية مثل "PTSD" التى تعد فى حقيقتها أضراراً بدنية؛ لما تؤدى إليه من تأثيرات وإصابات فى المخ، الأمر الذى يوسع من نطاق الضرر البدنى ليشمل بعض حالات الضرر النفسى، وكلما تطور العلم كلما اتسع مصطلح «الضرر البدنى» لأضرار نفسية تتحول إلى أضرار بدنيه لتدخل فى نطاق المادة (١٧) من اتفاقية وارسو.

ففى دعوى "Weaver V. Delta Airlines" [١] قامت المدعية بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار التى لحقت بها من جراء الهبوط الاضطرارى للطائرة المتجهة إلى لندن، حيث أصيبت بالزعر والرعب أثناء هذا الهبوط، مما أدى إلى إصابتها بأضرار نفسية تم تشخيصها فيما بعد على أنها "PTSD"، وأثبتت المدعية أن الطب الحديث يقضى باعتبار هذا المرض من قبيل الأضرار البدنية نظراً لتأثيره الفعلى على المخ وتدميره لبعض خلاياه. فحكمت المحكمة بإجابة المدعية إلى طلبها وتعويضها عن الأضرار التى أصابتها باعتبارها أضراراً بدنية مما تدخل فى نطاق المادة (١٧) من الاتفاقية، خاصة وأن شركة الطيران المدعى عليها لم تقدم ما يثبت أن الإصابة التى لحقت بالمدعية ليست إصابة بدنية.

وقد رددت بعض المحاكم الأمريكية الأخرى هذه الوجهة من النظر، ففى دعوى "Turturro" السابق الإشارة إليها [٢]، وبعد أن رفضت المحكمة التعويض عن الأعراض الثانوية للأضرار النفسية، ذهبت المحكمة إلى أنها تعترف بالتقدم الطبى الذى يجعل من الممكن تسجيل التأثيرات النفسية والتغييرات الجسمانية الناجمة عنها من قبيل حالة "PTSD" التى تؤثر فى خلايا المخ، والتى تسمح بدخولها ضمن نطاق المادة (١٧) من الاتفاقية باعتبارها ضرراً بدنياً، بيد أن المحكمة رأت أن المدعى، فى هذه القضية، لايعانى من حالة "PTSD"ولم يقدم دليلاً طبياً موثوقاً به على ذلك، الأمر الذى يبقى الضرر نفسياً متمثلاً فى المعاناة من الخوف فقط.

---

(1) Weaver V. Delta Airlines, 56F-Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999).

(2) Turturro V. Continental Airlines, 128 F. supp. 2d 170 (S.D.N.Y. 2001).

وعلى هذا فإن الأمر مرتبط بالتحقق من دخول بعض الأضرار النفسية ضمن الأضرار البدنية عن طريق الإثبات العلمى، أما حيث يدعى، بذلك، دون إثبات، فإن الضرر يظل نفسياً ولا يعوض عنه، وهذا ماحدث فى هذه الدعوى، فضلاً عن دعوى أخرى هى دعوى "Bobian V. CSA Czech Airlines"(١) حيث زعم المدعون أنهم عانوا من اضطرابات نفسية وأعراض بدنية ناجمة عنها نتيجة الخوف من الإعصار الذى واجه الرحلة الجوية التى كانوا يستقلونها، الأمر الذى يرقى إلى مستوى حالة "PTSD" نتيجة التغيرات البيوكيماوية والهيكلية التى أصابتهم فى المخ.

بيد أن المحكمة فندت هذه المزاعم وقررت أنه يشترط حتى يتم التعويض عن الضرر أن يكون ضرراً بدنياً وفقاً للمادة (١٧) من الاتفاقية، وهو مالم يحدث فى هذه الحالة، حيث لم يصب المدعون إلا بمظاهر بدنية وبأضرار نفسية كالدوار والعرق والكوابيس ، الأمر الذى لم يرق إلى الإصابة بحالة "PTSD"، خاصة وأن المدعين لم يقدموا إثباتاً طبياً على إصابتهم فى المخ، ومن ثم رفضت المحكمة الحكم بالتعويض.

وخلاصة القول أن الأمر مرتبط فى هذه الحالة بالتقدم الطبى وقدرة المدعى على إثبات تأثير الضرر النفسى على حالته الجسدية بشكل يفنى فيه الضرر النفسى لصالح ضرر بدنى واضح وملموس، ولاشك أن هذا الأمر الذى يوسع من نطاق الضرر البدنى ومن ثم من نطاق المادة (١٧) من الاتفاقية مرهون بالتقدم العلمى والطبى المطرد(٢).

---

(1) Bobian V. CSA Czech Airlines, 231 F. Supp. 2d 319 (D.N.Y. 2002).

(2) J.F. Easton & Others post traumatic, Op. Cit. P. 684.

موقف القضاء الإنجليزى:

اتبع القضاء الانجليزى بشأن مسألة التعويض عن الضرر النفسى نفس المسلك المتبع فى القضاء الأمريكى الذى يقضى برفض التعويض عن الضرر النفسى استقلالاً، ويحكم بالتعويض إذا ارتبط الضرر النفسى بضرر بدنى ونتج عنه أو إذا دخل الضرر النفسى علمياً فى دائرة الضرر البدنى.

ففى دعوى "Morris V. KLM Royal Dutch Airlines"(١) كانت المدعية أم لطفلة قاصر تدعى "Morris" والتى كانت مسافرة دون مرافق من «كوالالامبور» إلى «أمستردام»، وقد تحرش بها جنسياً أحد الركاب حيث كان يجلس خلفها، وادعت الأم إصابة إبنتها بأضرار نفسية وقدمت دليلاً على إصابتها باكتئاب اكلينيكى. بيد أن مجلس اللوردات "The House of Lords" رفض التعويض، فى هذه الحالة، نظراً لأنه لايوجد سوى ضرر نفسى مستقل عن أى ضرر بدنى آخر مرتبط به، وذلك حسبما تقضى الأحكام الأمريكية فى هذا الشأن، ومن ثم لاتعويض عن الضرر النفسى فى غياب الضرر البدنى المرتبط به "No recovery is available for mental injury absent physical symptoms".

وفى دعوى "Sidhu V. British Airways"(٢) أخذ بعض الركاب كرهائن فى الكويت من جانب القوات العراقية التى غزت الكويت خلال حرب الخليج الأولى، فرفعوا دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التى حاقت بهم من جراء هذا الاحتجاز، والتى تمثلت فى فقدان الوزن، والاكزيما، والنزيف الناشىء عن الدورة الشهرية. بيد أن مجلس اللوردات قد حكم بأن هذه الأضرار التى حلت بالمدعين ليست سوى أضرار نفسية مستقلة لها بعض الأعراض البدنية وليست ناجمة عن ضرر بدنى.

---

(1) Morris V. KLM Royal Dutch Airlines, Q.B. 100 (C.A. 2002).
(2) Sidhu V. British Airways, Lloyd's Rep. 1997. Vol. 2, P. 76.

وعلى العكس حكم مجلس اللوردات بالتعويض عن الضرر النفسى باعتباره قد ارتبط بضرر بدنى ونتج عنه، وذلك فى دعوى "King V. Bristow Hilicopters Ltd"[1] حيث كان المدعى "King" أحد ركاب طائرة هيليكوبتر تقوم بنقل عمال من ميناء بترول بحر الشمال، وقد تعطلت محركات الطائرة فجأة، فهوت فى الماء على بعد (٣٥) قدماً، الأمر الذى ترتب عليه معاناة المدعى من أضرار بدنية فضلاً عن أضرار نفسية مثل الخوف من الطيران والقلق والأرق والكوابيس، وقد طلب المدعى تعويضاً عن الأضرار التى لحقت به، فأجابه مجلس اللوردات إلى طلبه على أساس ارتباط الأضرار النفسية بالأضرار البدنية، حيث نشأت الأضرار النفسية بسبب الأضرار البدنية التى نشأت عن الحادث "a casual link can be established by showing that the mental injury causing the physical symptoms itself was caused by the accident" ومن ثم حكم له بالتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التى أصابته.

وجدير بالذكر أن القضاء الانجليزى فى أحكامه المشار إليها كان يستند إلى الأحكام الأمريكية التى أشرنا إليها فى هذا الخصوص ويتفق معها، بيد أن مجلس اللوردات قد خالف القضاء الأمريكى بشأن التعويض عن الضرر النفسى الذى يقضى التقدم العلمى باعتباره ضرراً بدنياً، ففى قضية "King" حكم المجلس للمدعى بالتعويض على أساس ارتباط الضرر النفسى بالضرر البدنى، بينما رفض إجابة المدعى إلى طلبه على أساس إصابته بحالة "PTSD"[2].

---

(1) King V. Bristow Helicopters, Ltd, Lloyd's. Rep. 2002. Vol.1, P. 745 (H.L. 2002).

(2) J.F. Easton & Others, post traumatic, Op. Cit. P. 696.

موقف القضاء الإسترالى:

اتبع القضاء الاسترالى، أيضاً، موقف القضاء الأمريكى بهذا الشأن، ففى دعوى "Kotsambasis V. Singapore Airlines, Ltd"(1)، طالب المدعون بتعويض عن الأضرار النفسية التى أصابتهم من جراء عودة الطائرة إلى مطار القيام بعد أن شب حريق فى أحد محركاتها، بيد أن محكمة استئناف "New South Wales" رفضت إجابة المدعين إلى طلبهم استناداً على ماجاء فى دعوى "Floyd" الأمريكية حيث إن ما حاق بالمدعين لايتعدى الضرر النفسى، فى حين يقتصر التعويض على الضرر البدنى "The term Bodily injury did not include purely psychological injury". اللهم إلا إذا كان الضرر النفسى مرتبطاً بضرر بدنى "recovery be available where psychological injury is accompanied by physical injury" فعندئذ يمكن التعويض عنه.

وخلاصة القول بالنسبة للتعويض عن الضرر النفسى هو رفض التعويض عن هذا الضرر فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ومن قبلها اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، بحيث يظهر، بوضوح، من عدم وضع حل لهذه المسألة فى اتفاقية مونتريال صعوبة وضع مثل هذا الحل فى ظل فلسفات قانونية متعددة، الأمر الذى يلقى بتبعة هذا الحل على عاتق القضاء فى الدول المختلفة الذى يسعى سعياً حثيثاً نحو توسيع نطاق حالات المسئولية ليشمل الضرر النفسى فى بعض الحالات كما رأينا.

وفى الحقيقة كان ينبغى على اتفاقية مونتريال أن تفصل فى هذا الخلاف لصالح شمول حالات المسئولية لحالة الضرر النفسى خاصة بعد انتشار حوادث

---

(1) Kotsambasis V. singapore Airlines, Ltd, 14 of. L.R. 318 (1997).

الإرهاب الجوى ومايستتبعها من تكرار حدوث الأضرار النفسية، كما أن هذا الهدف يمنع الجمع بين التعويضات فيما لو استحق المضرور تعويضاً عن الضرر البدنى وفقا للاتفاقية، وتعويضاً آخر عن الضرر النفسى وفقا للقوانين الوطنية، وهو ما يخل بهدف تحديد المسئولية الذى ورد بالاتفاقية فى معظم الحالات.

ورغم أن الفقه يكاد يجمع على ضرورة التعويض عن الأضرار النفسية[١]، إلا أن الموقف لازال كما هو فى ظل اتفاقية مونتريال بحيث يمتنع التعويض عن الضرر النفسى، الأمر الذى لايضع خياراً أمام المدعين إلا الاجتهاد أمام القضاء لإثبات ارتباط الضرر النفسى بضرر بدنى أو الاستعانة بمظاهر التقدم الطبى والعلمى وصولاً لمزيد من الأحكام التى تبرر أن بعض الأضرار النفسية "PTSD" تمثل، فى حد ذاتها أضراراً بدنية[٢].

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٣ ص٢٠٥، د. رفعت أبادير. السابق، رقم ١٤١ ص٣٥٩، د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٢٨١ ص٢٦٩.

(2) J.F. Easton & Others, post traumatic, Op. Cit. P. 698 & C.E.Fumarola, Stratospheric Recovery: Recent and forthcoming Changes in international air disaster law and its effect on air terrorism recovery, suffolk U.L. Rev, Vol 36, 2003, P. 827 and P.S. Dempsey, International Air Cargo. Op. Cit. P. 269.

المطلب الثانى
شروط انعقاد المسئولية فى نقل البضائع والأمتعة

تمهيد وتقسيم:

تنص المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أن: «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ فى حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذى ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال فترة النقل الجوى». كما تنص المادة (٢/١٧) من الاتفاقية على أن: «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ فى حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذى سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أى فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة فى حراسة الناقل».

ويتضح من هذين النصين أن الناقل الجوى يقع على عاتقه التزام بضمان المحافظة على البضائع والأمتعة، وإلا انعقدت مسئوليته عن الإخلال بهذا الالتزام. بيد أن هذا الإخلال ينبغى حتى تحكمه قواعد المسئولية المقررة فى الاتفاقية أن يكون ناشئاً عن حدث أو واقعة، وأن تحدث هذه الواقعة أثناء فترة النقل الجوى، وأن ينجم عنها ضرر. ونبحث هذه الشروط فى ثلاثة فروع علي النحو الآتى:

الفرع الأول: الحدث أو الواقعة.

الفرع الثانى: الفترة الزمنية للنقل.

الفرع الثالث: الضرر الذى يصيب البضائع أو الأمتعة.

الفرع الأول

الحدث أو الواقعة

ينبغي، حتى يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يصيب البضائع أوالأمتعة وفقاً لقواعد المسئولية المقررة فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن ينشأ الضرر عن حدث أوواقعة "Évenement" ، بيد أن الاتفاقية قد جاءت، كاتفاقية وارسو، خلواً من بيان المقصود بلفظ الحدث أو الواقعة كما فعلت بالنسبة للفظ الحادث "Accident" فى حالة نقل الأشخاص. بيد أن الرأى قد استقر [(١)] على أن المغايرة بين اللفظين تمتد لتشمل المغايرة بين المعنيين، وذلك لأن اصطلاح «الحدث أو الواقعة» يعتبر أكثر شمولاً واتساعاً من لفظ «الحادث»، وذلك لأن الناقل يتمتع بهيمنة وسيطرة مطلقة على البضائع والأمتعة المنقولة لاتتوفر له على الأشخاص المسافرين، ومن هنا لم يختلف الرأى على أن المقصود بالحدث أو الواقعة هو: كل الأسباب الممكنة للضرر، سواء أكانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها.

وعلى هذا يكون الناقل الجوى مسئولاً عن الأضرار الناتجة عن انهيار جزء من مبانى المطار، أو نفوق الحيوانات المنقولة بسبب انتشار العدوى من حيوانات أخرى، أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مبانى المطار، أو تزبل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى، وهكذا.

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٤٥، ص٣٤٩، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٦. ص٢١٠، د. أبوزيد رضوان. السابق رقم ٢٩٤ ص٣٠٩، د. مراد منير فهيم. خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولى. منشأة المعارف. الطبعة الثالثة. ١٩٨٦. رقم ٤١ ص ٤٣.

الفرع الثانى

الفترة الزمنية للنقل

حددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الفترة الزمنية التى تنشغل فيها ذمة الناقل الجوى بالمحافظة على البضائع أوالأمتعة فى مادتها الثامنة عشرة بالنسبة لنقل البضائع، والسابعة عشرة بالنسبة لنقل الأمتعة.

فالمادة (١٨) من الاتفاقية تقضى بمسئولية الناقل عن الضرر الناشىء فى حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها شريطة أن يكون الضرر قد وقع خلال النقل الجوى. ثم فسرت نفس المادة عبارة «النقل الجوى» بأنها تشمل الفترة التى تكون خلالها البضائع فى حراسة الناقل.

أما المادة (٢/١٧) من الاتفاقية فتقضى بمسئولية الناقل عن الضرر الناشىء فى حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها شريطة أن يكون الحدث الذى سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أى فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة فى حراسة الناقل.

وإذا كان الحكم واحداً فى حالتى البضائع والأمتعة المسجلة، فإنه يبدو فى الأفق اعتباران: (الأول): فكرة حراسة الناقل للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، (والثانى): فكرة النطاق المكانى لممارسة فكرة الحراسة أى فترة النقل الجوى. ومن ثم يبقى التساؤل مثاراً منذ اتفاقية وارسو عن المعيار الواجب اتباعه حتى يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة، وهل هو معيار أحادى يتمثل فى حراسة الناقل أو معيار مزدوج يجمع إلى جانب حراسة الناقل شقاً آخر هو المجال الجوى؟

وللإجابة على هذا التساؤل انقسم الرأى إلى اتجاهين:

(الاتجاه الأول)، يرى أن المعيار الواجب التطبيق فى هذا الشأن هو معيار أحادى يتمثل فقط فى فكرة حراسة الناقل للبضائع أو الأمتعة المسجلة

دون فكرة وجود البضائع أو الأمتعة المسجلة فى مرحلة الرحلة الجوية. ويعنى ذلك أن التزام الناقل الجوى بسلامة البضائع أو الأمتعة المسجلة يبدأ من الوقت والمكان الذى يتجرد فيه المرسل من البضائع أو الأمتعة المسجلة وتكون فى حراسة الناقل. وبعبارة أخرى فإن أساس تحديد فترة النقل الجوى التى تنشغل خلالها ذمة الناقل الجوى بالتزام سلامة البضاعة لايرتكز على فكرة مخاطر الطيران كما فى حالة نقل الأشخاص، ولا على ضرورة وجود البضائع أو الأمتعة المسجلة فى المجال الجوى، وإنما يرتكز فقط على فكرة حراسة الناقل الجوى للبضاعة أو الأمتعة، وبذلك يكون المعيار، فى هذه الحالة، معياراً ذا شق واحد يتمثل فى حراسة الناقل للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، وذلك على خلاف المعيار المزدوج فى حالة نقل الركاب والذى كان ينقسم إلى شقين مجتمعين هما: مخاطر الطيران وحراسة الناقل[١].

وعلى ذلك تنشغل مسئولية الناقل الجوى، طبقاً للاتفاقية لدى أنصار هذا الاتجاه، بالأضرار التى تلحق البضاعة أو الأمتعة المسجلة بدءاً من الوقت والمكان الذى سلمت إليه لحراستها بقصد نقلها وحتى إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه فى مطار الوصول، سواء كانت الأضرار التى أصابت البضاعة أو الأمتعة المسجلة قد حدثت وهى مازالت مودعة فى مخازن الناقل وسط المدينة حيث تركت نهباً للسرقة، أو فى خزائنه بمطار القيام، أو أثناء عمليات الشحن، أو أثناء عمليات النقل الجوى المتعاقبة، أو فى مطار الوصول وقبل تسليمها للمرسل إليه حتى ولو كانت السرقة قد تمت نتيجة لإهمال تابعى الناقل والبضاعة أو الأمتعة المسجلة موجودة فى مخازن الجمرك. فالتزام الناقل الجوى بسلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة إذن يظل قائماً طالما بقيت البضاعة

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣١٥ ص٣٢٥، د. مراد منير فهيم. السابق. رقم ٤٤ ص٤٦، د. محمود مختار بريرى. السابق رقم ٢١٩ ص ١٤٦، د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٥١ ص٢٩٧.

فى حراسته، ولا يستطيع التخلص من هذا الالتزام إلا إذا أثبت أن الأضرار التى لحقت بالبضاعة كانت قد وقعت فى وقت ومكان لم تكن فيه البضاعة بعد فى حراسته أو كانت قد خرجت منها.

(أما الاتجاه الثانى)، فيرى أنه ينبغى حتى يسأل الناقل الجوى عن الأضرار الحادثة للبضائع أو الأمتعة المسجلة، توافر شقين مجتمعين: (الأول) أن تكون البضائع والأمتعة المسجلة فى حراسة الناقل حتى يفهم وجه تحقق مسئوليته عما يصيبها من هلاك أو ضياع أو تلف نتيجة تقصير من جانبه أو من جانب تابعيه فيما يقع على عاتقهم من واجب المحافظة عليها وحراستها. (والثانى) أن تكون هذا الحراسة متحققة فى مجال المرحلة الجوية، حتى يفهم إخضاع مسئولية الناقل لنظام المسئولية الخاص المقرر فى الاتفاقية، وذلك سواء أكانت هذه الحراسة على متن الطائرة أو فى مطار من المطارات أو كانت حتى فى غير مطار فى حالة الهبوط الاضطرارى للطائرة خارج أحد المطارات[1]. فإذا توفر هذان الشقان معاً أمكن اعتبار الضرر حاصلاً فى فترة النقل الجوى وخاضعاً لأحكام المسئولية الواردة فى الاتفاقية.

أما إذا توفر شق واحد منهما ولم يتوفر الشق الآخر، كأن تكون البضاعة موجودة فى المطار أو على متن الطائرة دون أن تكون فى حراسة الناقل، أو تكون هذه البضاعة فى حراسته ولكنها ليست فى المطار أو على متن الطائرة، فإننا لا نكون بصدد نقل جوى دولى فى مفهوم الاتفاقية، وبالتالى يخرج عن النطاق الزمنى لتطبيق أحكام المسئولية الواردة فيها.

وعلى هذا النحو، فالنقل الجوى للبضائع والأمتعة المسجلة يشمل الفترة التى تمتد من استلام الناقل للبضاعة أو الأمتعة المسجلة فى ميناء القيام إلى حين تسليمها للمرسل إليه فى مطار الوصول. فإذا تحقق سبب الضرر خلال هذه

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ٩٧، ص٢١١، د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٠٣ ص٢٩٨.

الفترة عد الناقل مخلاً بالتزامه بضمان المحافظة على البضاعة وانعقدت مسئوليته بالتطبيق لأحكام الاتفاقية[١].

ونرى مع الاتجاه الثانى ضرورة توافر شقى المعيار حتى تنعقد مسئولية الناقل الجوى وفق أحكام الاتفاقية ونلاحظ أنه رغم ذلك فإن مدلول فترة النقل الجوى فى حالة نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة تعطى مدلولاً أوسع منها فى حالة نقل الأشخاص إذ أن فكرة المرحلة الجوية تتسع عن فكرة مخاطر الطيران فيعتبر الضرر حاصلاً للبضائع أو الأمتعة فى فترة النقل الجوى، على خلاف نقل الركاب، ولو كان الحادث واقعاً فى مبانى المطارات وقبل الدخول إلى صحن المطار أو ساحة الطيران، طالما كانت هذه البضائع أو الأمتعة فى حراسة الناقل أو تابعيه.

وتأسيساً على ماتقدم يخرج من نطاق فترة النقل الجوى، وبالتالى من نطاق تطبيق أحكام المسئولية المقررة فى اتفاقية مونتريال، كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة ويجد مصدره فى حدث أو سبب حصل قبل دخول البضاعة مطار القيام أو بعد خروجها من مطار الوصول أو بعد إعادة نقلها بطريق غير جوى فى أحوال الهبوط الاضطرارى خارج أحد المطارات. لأن مصدر الضرر، حينئذ، يكون ناشئاً فى فترة نقل أرضى لا جوى، فلا يوجد ما يدعو

---

(١) يتفق قانون التجارة الجديد مع اتفاقية مونتريال بصدد تحديد هذه الفترة الزمنية فى حالة النقل الداخلى للبضائع أو الأمتعة حيث تنص المادة (٢٨٨) على أن:
«١- يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذى أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوى. ٢- يشمل النقل الجوى الفترة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو فى أى مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً». وبذلك يكون المشرع المصرى قد قرر مسئولية الناقل عن الضرر الذى يصيب البضائع أو الأمتعة خلال الفترة الزمنية الذى تكون فيها البضائع أو الأمتعة فى حراسته، وذلك فى حيز مكانى يمتد من داخل مطار القيام إلى داخل مطار الوصول.

لاخضاعها لنظام المسئولية المقرر فى الاتفاقية ولو كانت البضائع أو الأمتعة موجودة فى حراسة الناقل. هذا فضلاً عن عدم وجوب تطبيق أى قانون جوى داخلى بل ينبغى تطبيق القانون الداخلى المتعلق بنوع النقل الذى حدث فى أثنائه.

ولذلك نصت المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، على أنه: «لاتشمل مدة النقل الجوى أى نقل برى أو نقل بحرى أو نقل فى مجار مائية خارج المطار»، وعليه لايخضع لنظام المسئولية المقرر في الاتفاقية كل ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة، ولو كانت فى حراسة الناقل، ويكون ناشئاً عن سبب متحقق أثناء النقل البرى من مخازن الناقل بوسط المدينة إلى المطار أو العكس، أو أثناء إعادة النقل بالطريق البحرى أو البرى أو النهرى فى حالة الهبوط الاضطرارى خارج المطار، إلى جهة الوصول أو إلى مطار آخر لإعادة شحنها من جديد بالطريق الجوى.

وإذا كان وقوع الضرر فى فترة النقل الجوى على التحديد السابق هو مناط تطبيق نظام المسئولية المقرر فى الاتفاقية، فتكون مسألة إثبات اللحظة التى حدثت فيها الواقعة المسببة للضرر وتحديد من يتحمل عبء هذا الإثبات مسألة على جانب كبير من الأهمية. ونظراً لصعوبة هذا الاثبات، والذى يقع على عاتق المضرور، وضعت الاتفاقية قرينة مؤداها أن كل ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء وجودها فى حراسة الناقل يفترض أنه قد نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوى، وتستخلص هذه القرينة من نص المادة (٣/١٨) من اتفاقية مونتريال التى تنص على أنه: «... لاتشمل مدة النقل الجوى أى نقل برى أو نقل بحرى أو نقل فى مجار مائية خارج المطار. غير أنه إذا حدث هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوى بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوى مالم يقم الدليل على عكس ذلك».

غير أن هذه القرينة بسيطة يمكن دحضها بكافة طرق الإثبات، وإقامة الدليل على حصول الواقعة المسببة للضرر فى غير فترة النقل الجوى، ودحض هذه القرينة يتحمل به من له مصلحة فى استبعاد نظام المسئولية المقرر فى الاتفاقية، سواء كان هو الناقل أو المرسل أو الراكب صاحب الأمتعة. فقد تكون للناقل مصلحة فى هذا الاستبعاد للإفادة من شرط إعفاء من المسئوليه يعتبر صحيحاً فى القانون الوطنى. وقد تكون للمرسل أو الراكب صاحب الأمتعة مصلحة فى ذلك لكى يفوت على الناقل الإفادة مما تقرره الاتفاقية من تحديد التعويض.

وأخيراً فقد وسعت اتفاقية مونتريال من النطاق الزمنى لتطبيق أحكامها فى حالة استبدال الناقل الطائرة الناقلة بواسطة نقل أخرى بدون موافقة المرسل، حيث نصت المادة (٣/١٨) من الاتفاقية على أنه: «إذا قام الناقل بدون موافقة المرسل باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذى يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره جوياً، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوى».

الفرع الثالث

الضرر الذى يصيب البضائع أو الأمتعة

لايكفى أن يقع الحدث أو الواقعة أثناء فترة النقل الجوى، بل يجب أن يتولد عنها ضرر للبضائع أو الأمتعة المنقولة، وقد حصرت المادة (١٨) والمادة (٢/١٧) صور الضرر فى ثلاثة هى: التلف والضياع والتعيب. ويقصد **بالتلف** أى مس فى مادة البضائع أو الأمتعة يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذى أعدت له، أما الضياع فهو اختفاء البضائع أو الأمتعة وعدم تمكن الناقل من العثور عليها أو إعادتها، فى حين يقصد بالتعيب العوار الذى يلحق بالبضائع أو الأمتعة بيد أنه لايؤثر على استخدامها فيما أعدت له.

وجدير بالذكر أن البضائع "Marchandises" هى كل عروض التجارة سواء أكانت أشياء حية أم جامدة عدا ما أخرجته الاتفاقية من نطاق تطبيقها ، أما الأمتعة "Bagages" فهى المنقولات التى يحملها الراكب معه ، سواء أكانت مسجلة "enregistrés" أم غير مسجلة كحقائب اليد "Bagages à mains"(١)

المطلب الثالث
شروط انعقاد المسئولية عن التأخير

تمهيد وتقسيم:

ينشد المسافر أو الشاحن السرعة فى إنجاز عملية النقل وهذا مايبرر لجوءه للنقل الجوى. ولذلك أكدت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مسئولية الناقل الجوى عن حالة التأخير فى تنفيذ عقد النقل الجوى، وذلك بنصها فى المادة (١٩) على أن: «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو...».

وهذا النص، كمقابله فى اتفاقية وارسو، يلقى على عاتق الناقل الجوى التزاماً بالنقل سواء أكان نقلاً للركاب أم للبضائع والأمتعة، فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق، وهو التزام ببذل عناية يكون خطأ الناقل فيه مفترضاً مالم يقم الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

ويتضح من هذا النص ، أيضاً، أنه حتى تنعقد مسئولية الناقل الجوى عن التأخير ينبغى أن يكون هناك تأخير فى النقل الجوى، وأن يحدث هذا التأخير أثناء فترة زمنية معينة، وأن ينشأ عن هذا التأخير ضرر يصيب

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٤٨ ص٣٥٠.

الراكب أو مرسل البضاعة ونبحث هذه الشروط فى ثلاثة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: التأخير فى النقل.

الفرع الثانى: الفترة الزمنية التى يحدث خلالها التأخير.

الفرع الثالث: الضرر الناشىء عن التأخير.

الفرع الأول

التأخير فى النقل

لما كان التأخير "Le retard" معناه مجاوزة الميعاد، فإنه يفترض حتماً نشوء التزام فى ذمة الناقل بتنفيذ النقل فى مدة معينة. وهذا مبدأ لا مراء فيه لأنه لايمكن التعرف على التأخير إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل.

ورغم وضوح هذا المبدأ، فإن فكرة التأخير فى النقل الجوى قد أثارت خلافات حادة فى ظل المادة (١٩) من اتفاقية وارسو، والتى تقابل المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال. ويرجع سبب هذه الخلافات إلى الغموض الشديد فى نص هذه المادة وفقاً لرأى البعض(١)، بينما يعزو البعض الآخر أساس هذه الخلافات، ليس لغموض هذه المادة التى تقرر بشكل واضح مبدأ مسئولية الناقل الجوى عما يصيب المسافر أو البضاعة أو الأمتعة من أضرار، وإنما إلى غياب معيار موضوعى لتحديد فكرة التأخير ومداها وحالاتها(٢).

---

(1) D. Lureau, la responsabilité du transporteur aérien, thèse, paris 1961, N° 233, P. 124.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٩٨، ص٣٢١، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٠٠ ص٢١٦.

كذلك ترجع هذه الاختلافات إلى موقف الشروط العامة للمنظمة الدولية للنقل الجوى "IATA" بخصوص نقل الركاب والبضائع والتى تذهب إلى أن مواعيد القيام والوصول المحددة من قبل الناقل الجوى فى عقد النقل أو فى أية وثائق أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوى، ولايوجد فى مواجهة الناقل الجوى أى ميعاد محدد للنقل. (م ١/١٠ من شروط نقل الركاب وأمتعتهم، م٦/٣/أ من شروط نقل البضائع).

وقد ذهب رأى مرجوح[1] إلى أنه إذا اشترط عقد النقل الجوى، تطبيقاً لشروط «الآياتا» عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل، فإن ذلك يعنى عدم مسئولية الناقل الجوى عن النتائج الضارة للتأخير الذى يحدث إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبته إلى الناقل أو تابعيه أو كان التأخير غير عادى.

فى حين انتقد الرأى الراجح[2] هذا الرأى نظراً للتعارض الواضح مع الحكم الوارد بالاتفاقية الذى يقضى ببطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية. هذا فضلاً عن أن مايذهب إليه الرأى المشار إليه من ضرورة اثبات خطأ الناقل لإمكان مسئوليته عن التأخير يتناقض حتماً مع طبيعة مسئولية الناقل الجوى الذى يعتبر مسئولاً بقوة القانون عن أضرارالتأخير إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات الضرورية لتفادى ذلك أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. بالإضافة إلى أن إعطاء شروط «الآياتا» فاعلية كاملة يعنى، بالضرورة، إهدار النص الآمر للمادة (١٩) من الاتفاقية الذى يقرر مسئولية الناقل عن أضرار التأخير.

---

(1) P. Chauveau, Droit aérien, Paris 1951, No 612 & N. M. Matte, traité de droit aérien, paris 1966, P. 40.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٩٩، ص٣١٣، والأحكام القضائية المشار إليها فى الهامش، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٠٠ ص٢١٨.

وهكذا فإن الشروط العامة للمنظمة الدولية للنقل الجوى "IATA" المتعلقة بمواعيد النقل لن يكون لها إلا قيمة محدودة، وأنها، فى جميع الأحوال، لاتستطيع أن تمحو مسئولية الناقل عن أضرار التأخير. ومن ثم يجب مساءلة الناقل الجوى عن أضرار التأخير عن النقل فى الميعاد المتفق عليه أو عن النقل فى الميعاد المعقول إذا تضمن عقد النقل شروطاً تعفيه من هذه المسئولية أو تعفيه من التقيد بميعاد معين.

الفرع الثانى

الفترة الزمنية التى يحدث خلالها التأخير

لايكفى حدوث التأخير لاعتبار الناقل الجوى مسئولاً بالتطبيق لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، بل يجب أن يقع هذا التأخير فى فترة زمنية معينة. ولكن التساؤل يثار حول تحديد هذه الفترة التى يجب حدوث التأخير خلالها، وهل هى فترة النقل فقط؟ أم يجب أن يشتمل الحساب على كل تأخير فى عملية النقل أياً كان موضعه قبل أو بعد عملية النقل ذاتها؟

اختلف الفقهاء فى تحديد هذه الفترة، فى ظل المادة (١٩) من اتفاقية وارسو المقابلة لنص المادة (١٩) مونتريال، فذهب جانب من الفقه[١] إلى القول بأن التأخير الذى يجب مسألة الناقل الجوى عنه هو ذلك التأخير الذى يقع أثناء عملية النقل الجوى فقط أى فى الفترة مابين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها فى مطار الوصول. ومن ثم لاتسرى أحكام الاتفاقية على

---

(1) Houtte, la responsabilité civil dans les tansports aérien interieurs et internationaux, thèse, paris 1940, P. 85.

التأخير الذى يحدث قبل أو بعد عملية النقل كالتأخير الذى يحدث عند نقل الركاب أو البضائع من مطار الوصول إلى وسط المدينة.

بيد أن الرأى الغالب فى الفقه[١] ينتقد هذا التفسير المضيق للنطاق الزمنى للتأخير، ويرى أن مسئولية الناقل الجوى تنعقد ليس فقط عن التأخير الذى يقع فى فترة النقل ذاتها، بل وأيضاً، عن كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل فى مجموعها، ولو وقع هذا التأخير خارج النطاق الضيق لفترة النقل، وذلك لأن قصر فترة النقل الجوى على تلك التى تتواجد فيها الطائرة فى الجو تجعل من العسير على المسافر أو الشاحن إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة، وهو يعنى بالضرورة أن يصبح نص المادة (١٩) من الاتفاقية عديم الجدوى. هذا علاوة على أن معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها فى مطار الوصول.

وهكذا فإن الرأى الغالب فى الفقه يرى أن المادة (١٩) من الاتفاقية الخاصة بالمسئولية عن التأخير قد أحالت، ضمناً، فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوى التى يجب حصول التأخير أثناءها إلى المادتين (١٧) و(١٨) من الاتفاقية اللتين تعرفان فترة النقل الجوى الذى يسرى خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بضمان المحافظة على البضائع.

وترتيباً على ذلك يسأل الناقل الجوى، وفقاً لاتفاقية مونتريال عن التأخير فى نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التى يكون فيها الراكب تحت حراسة الناقل، وذلك فى المكان الذى تكتنفه مخاطر الطيران، أى منذ اللحظة التى يغادر فيها الراكب، تحت حراسة الناقل أو تابعيه القاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٠١، ٣٠٢، ص٣١٤-٣١٥، والأحكام القضائية المشار إليها فى الهامش، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٠٦ ص٢٢١، د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٦٣ ص٣٧١ .

لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوى أو تابعيه بدخوله مبانى مطار الوصول. كما يسأل الناقل الجوى وفقا للاتفاقية عن التأخير فى نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال المرحلة الجوية للنقل التى تتواجد فيها البضاعة فى حراسة الناقل.

وعلى هذا النحو يكون هناك تأخير يوجب مسئولية الناقل الجوى طبقاً لاتفاقية مونتريال فى كل الحالات التى ينجم عنها التأخير بالمعنى المتقدم، كعدم تنفيذ عقد النقل أصلاً بإلغاء الرحلة، أو تأجيلها، أو عدم قيام الناقل بحجز المكان اللازم للمسافر أو للبضاعة، أو إلغاء هذا الحجز، أو الرحيل المتأخر، أو إعطاء المسافر معلومات خاطئة عن ميعادالرحيل، الأمر الذى كان السبب الرئيسى فى التأخير، أو التغيير التجارى لمسار الطائرة، أو عدم الهبوط فى المرسى الجوى المقرر فى الرحلة أو الهبوط دون داع فى محطة لم تكن مقررة فى الرحلة والبقاء فيها بعض الوقت، الأمر الذى كان السبب فى هلاك البضاعة.

الفرع الثالث

الضرر الناشىء عن التأخير

يجب، لانعقاد مسئولية الناقل الجوى، أن يترتب على التأخير ضرر يصيب المسافرين أو يلحق بالبضائع، ولم توضح اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ المقصود بالضرر وماهية الأضرار التى يمكن التعويض عنها. بيد أن الرأى قد استقر[١] فى ظل اتفاقية وارسو على إخضاع هذه المسألة لتقدير محكمة الموضوع التى ينعقد لها الاختصاص.

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٠٤ ص٣١٧، د. محمد فريد العرينى- السابق. رقم ١٠٧ ص٢٢٢، د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣٦٤ ص٣٧٣.

وقد جرت أحكام القضاء على اعتبار أنه من قبيل الأضرار التى يسأل عنها الناقل الجوى: التأخير الذى يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك فى الحفل الافتتاحى لمحفل علمى دعى إليه بصفته لتقديم خبراته[1]، أو التأخير فى وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة، أو التأخير الذى يترتب عليه حرمان اشتراك المعروضات فى مسابقة دولية رصدت لها جائزة كبيرة[2]، وكذلك التأخير الذى يترتب عليه هلاك البضاعة أو تلفها أو خفض قيمتها[3].

---

(1) La seine, 19 Juill. 1960, J.C.P 1960, II, P. 1830, note M.de Juglart.

(2) Geneve, 8 Mars 1955, Rev. fr.dr. aérien, 1955, P. 235.

(3) Paris, 30 Mai 1975, Rev. fr. dr. aérien, 1975, P. 395.

المبحث الثالث

طــرق دفــع المسئوليـــة

تمهيد وتقسيم:

إذا أخل الناقل الجوى بتنفيذ التزام ملقى على عاتقه بمقتضى عقد النقل انعقدت مسئوليته والتزم بالتعويض مالم يقم الدليل على انتفاء مسئوليته، فعندئذ تبرأ ذمته فى مواجهة مستعملى الطائرة من ركاب وشاحنين.

وترتبط طرق دفع المسئولية ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذى تستند إليه هذه المسئولية. فإذا كانت المسئولية قائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات "La faute prouvee" فإن الناقل لايسأل إلا إذا أثبت متلقى خدمة النقل أن الضرر قد نتج عن خطأ الناقل أو تابعيه. وإذا كانت المسئولية قائمة على أساس الخطأ المفترض "La présomption de faute" كان الخطأ الذى سبب الضرر مفترضاً فى جانب الناقل الذى يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يدفع عن نفسه المسئولية. وإذا كانت المسئولية قائمة على أساس المسئولية المفترضة "la présomption de responsabilité" كانت المسئولية مفترضة فى جانب الناقل الذى يتحول مضمون الإثبات الواقع على عاتقه من مضمون سلبى مفاده أنه لم يرتكب الخطأ، إلى مضمون إيجابى مفاده إثبات السبب الذى أدى إلى حدوث الضرر، والذى لا يد له أو لأحد من تابعيه فيه. أما إذا كانت المسئولية قوامها فكرة الخطر أو تحمل التبعة انعقدت المسئولية على رأس الناقل فى جميع الأحوال بحيث لايستطيع دفعها إلا بإقامة الدليل على نسبة الضرر إلى خطأ المضرور نفسه.

كما تعتمد طرق دفع المسئولية على طبيعة الالتزام الذى يتحمله الناقل، فإن كان التزاماً ببذل عناية "obligation de care" ما استطاع الناقل الإفلات من المسئولية إلا بإقامة الدليل على أنه بذل فى تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المعتاد، أما إذا كان التزاماً بتحقيق نتيجة "obligation de résultat"، ما أمكنه الفكاك من المسئولية إلا بإثبات أن عدم تنفيذ الالتزام يرجع إلى سبب أجنبى لايد له فيه.

هذا وقد تطورت طرق دفع مسئولية الناقل الجوى تبعاً لتطور الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى، وطبيعة هذه المسئولية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية. وهو ما نعرض له فى مطلبين على النحو الآتى:

المطلب الأول: طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة.

المطلب الثانى: طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المطلب الأول
طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة

تطورت طرق دفع مسئولية الناقل الجوى تبعاً لتطور أساس هذه المسئولية وطبيعتها منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥. وذلك كمايلى:

(أولاً) طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩:

اختلفت وجهات النظر، عند إعداد اتفاقية وارسو، بشأن الأساس القانونى الذى يجب أن تقوم عليه مسئولية الناقل الجوى إلى ثلاثة[١]:

(الأولى) وجهة النظر الأنجلو-أمريكية: وتتمثل فى تأسيس مسئولية الناقل الجوى على الخطأ واجب الإثبات، بمعنى أن مسئولية الناقل الجوى، سواء أكانت عقدية أم تقصيرية[٢]، تعد مسئولية شخصية قوامها التزام الناقل ببذل العناية المعقولة "Reasonable care" أثناء عملية النقل. فعليه أن يتخذ كل التدابير الممكنة من أجل نقل الركاب أو البضائع إلى مطار الوصول بسلام، وأن يحسن تجهيز طائرته بمايجعلها صالحة للملاحة الجوية، ولايكون الناقل مسئولاً إلا إذا أخل بالتزاماته هذه، ويكون على المضرور أن يثبت هذا الإخلال، وذلك بإقامة الدليل على إهمال الناقل[٣].

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن هذه الاتجاهات: د. فاروق زاهر. السابق. رقم ١٢ ص١٦.

(٢) الأصل أن مسئولية الناقل الجوى، وفقاً لمبادىء القانين العام "Common law" هى مسئولية تقصيرية تخضع لنظام "the law of torts". بيد أنه نظراً لأن النقل الجوى يتم، غالباً، من خلال عقود تشتمل على الشروط العامة للنقل الذى أعدتها المنظمة الدولية للنقل الجوى "IATA" فإنه لم يعد بالإمكان إنكار الطبيعة العقدية لمسئولية الناقل الجوى فى القانون الأنجلو- أمريكى. راجع: د. فاروق زاهر. السابق. رقم ١٨ ص١٨.

(٣) مع ملاحظة وجود اختلافات بسيطة بين وجهة النظر الانجليزية والأمريكية، فضلاً عن وجود تفرقة فى القانونين الانجليزى والأمريكى بين الناقل العام "Common Carrier"، والناقل الخاص "private carrier" من حيث درجة العناية التى يتعين على الناقل أن يبذلها، ومايترتب على ذلك من تباين مدى مسئوليته. فهو إن كان ناقلاً عاماً التزم ببذل أقصى درجات العناية والحرص. أما إن كان ناقلاً خاصاً فلا يتحمل إلا بالتزام بذل درجة العناية العادية للرجل العاقل الحريص فى إدارة شئونه الخاصة. راجع. د. فاروق زاهر. السابق. رقم ١٧ ص١٨.

(والثانية) وجهة النظر الفرنسية: وتؤسس مسئولية الناقل الجوى على المسئولية المفترضة. بمعنى أن مسئولية الناقل الجوى مسئولية عقدية أساسها إخلاله بالتزامه الناشىء عن عقد النقل، وهو التزام بتحقيق نتيجة، أى أن الناقل الجوى يعتبر مخطئاً، ومن ثم مسئولاً، بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، حتى ولو أثبت أنه بذل كل مافى وسعه لتفادى وقوع الضرر. ذلك أن الشىء الوحيد الذى يدرأ عنه هذه المسئولية هو أن يثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر. كالقوة القاهرة أو فعل المضرور نفسه أو طبيعة البضاعة.

(والثالثة) وجهة النظر الألمانية والروسية وبعض الدول الاشتراكية: وهى تؤسس مسئولية الناقل الجوى على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة. بمعنى أن مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية، أى أن الناقل الجوى يكون مسئولاً بقوة القانون عن الضرر الذى يصيب الراكب أو البضائع بمجرد حدوث هذا الضرر أثناء الرحلة الجوية، ويتحمل الناقل تبعة القوة القاهرة فضلاً عن تبعة أخطائه هو وتابعيه، بحيث لايستطيع التحلل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المضرور نفسه.

وإزاء هذا الاختلاف فى وجهات النظر كان على اتفاقية وارسو أن تقف موقفاً تصالحياً من هذه الاتجاهات المتنافرة، مادامت قد ابتغت وضع تشريع دولى ترتضيه كافه الأطراف، كما كان عليها أن توازن بين مصالح الناقلين من جهة ومتلقى خدمة النقل من جهة أخرى. وبداية نشير إلى أن المسئولية الموضوعية، على أساس فكرة الخطر أو تحمل التبعة، لم تلق تأييداً، فى ذلك الوقت، لعدم ملاءمة تطبيقها لظروف النقل الجوى فى ذلك الوقت المبكر من عصر الطيران التجارى[1].

---

(١) وكان مما قاله الأستاذ "pittard" مقرر لجنة إعداد المشروع حول هذا الموضوع: ===

وبذلك انحصر الاختيار، فى دائرة المسئولية الخطئية، بين أساس الخطأ واجب الإثبات، وأساس المسئولية المفترضة، كما ورد فى وجهة النظر الأنجلو-أمريكية من جهة، والفرنسية من جهة أخرى. وقد ابتدعت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية حلاً توفيقياً وسطاً بين هذين الأساسين، وأقامت مسئولية الناقل الجوى على أساس الخطأ المفترض. ذلك أنها اعتبرت مسئولية الناقل الجوى مسئولية عقدية تنعقد على رأسه بقوة القانون بمجرد إخلاله بالتزامه بضمان سلامة المسافرين أو بالمحافظة على البضائع (م١٧، ١٨) وذلك أخذاً عن القانون الفرنسى. بيد أنها لم تحمل الناقل الجوى التزاماً بتحقيق نتيجة، بل حملته، فقط، التزاماً ببذل عناية أخذاً عن القانون الأنجلو-أمريكى.

ومن ثم لايسأل الناقل الجوى إلا إذا ارتكب خطأ، كما يمكنه الفكاك من المسئولية أو التخفيف منها إذا أثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه كل التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (م٢٠/١)، أو أن الضرر قد تولد عن خطأ ملاحى (م٢٠/٢)، أو أن خطأ المضرور هو الذى تسبب فى إحداث الضرر أو ساعد فى إحداثه (م٢١). بيد أن اللجنة لم تذهب، مع هذا القانون لأبعد من ذلك، فهى لم تحمل المضرور عبء إثبات الخطأ، وإنما نقلت عبء إثباته إلى عاتق الناقل، إذ جعلت خطأ الناقل مفترضاً، أى افترضت أنه لم يبذل القدر اللازم من العناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك(١).

=== "La commission s'est demandé quel régime de responsabilité il fallait adopter: risque ou faute? L'openion générale est que, tandis que la responsabilité civile à l'egard des tiers doit comporter l'application de la thèorie du risque, en revanche, dans la responsabilité de transporteur aérien à l'egard des passagers et des marchandises, il faut admettre la thèorie de la faute"

راجع. د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣١٦ ص٣١٥ هامش رقم (١).

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٣١٦ ص٣١٦.

وهكذا فإن أساس المسئولية فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ هو الخطأ التعاقدى المفترض، وأن التزام الناقل الجوى بضمان سلامة المسافرين أو المحافظة على البضائع والأمتعة أو بإنجاز النقل فى مدة معقولة هو التزام ببذل عناية، وأن طرق دفع المسئولية تتمثل فى وسيلة من ثلاثة وسائل هى:

١- اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها:

تنص المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه: «لايكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادى الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها» . بيد أن الرأى كثيراً ما اختلف حول تفسير عبارة «التدابير الضرورية» "mesures nécessaires" التى يجب أن يتخذها الناقل الجوى وتابعوه لتفادى وقوع الضرر ليتحلل من مسئوليته. وتأرجح هذا التفسير تارة بين التفسير اللفظى، وتارة بين التفسير الضيق، وتارة أخرى بين التفسير الواسع.

فذهب رأى[١] إلى ضرورة تفسير عبارة «التدابير الضرورية» تفسيراً حرفياً ومن ثم فالتدابير الضرورية التى يجب على الناقل إقامة الدليل على اتخاذها تعنى لديهم كل التدابير التى من شأن اتخاذها أن يؤدى موضوعياً إلى منع وقوع الضرر، أو هى تلك التى لو اتخذت ما وقع الضرر.

بيد أن الفقه يجمع على استبعاد هذا التفسير على أساس أنه ينتقص من مضمون المادة (٢٠) ويناقض غرض الاتفاقية ذلك لأن المادة المشار إليها تتضمن فى حقيقة الأمر وسيلتين منفصلتين لدفع المسئولية: (الأولى) هى اتخاذ الناقل وتابعيه كل التدابير الضرورية. (والثانية) هى استحالة اتخاذهم

---

(١) راجع فى هذا الرأى ونقده: د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١١٠ ص٢٢٥.

نها. فلو كان المقصود بالوسيلة الأولى كل التدابير التى من شأن اتخاذها أن يؤدى موضوعياً إلى منع الضرر، لفقدت هذه الوسيلة كل معنى لها ولتلاشى كل مجال لإعمالها. لأن حدوث الضرر يدل فى حد ذاته وعلى وجه قاطع على أن كل التدابير الضرورية موضوعياً لتلافى وقوعه لم تتخذ، هذا ناحية، ولترتب على ذلك، من ناحية أخرى، قصر الوسائل التى يستطيع بمقتضاها الناقل التحلل من المسئولية على الوسيلة الثانية التي نصت عليها المادة المذكورة والتى تتمثل فى إثبات أنه هو وتابعيه كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير. وهذا الإثبات لا يعنى فى الواقع شيئاً آخر سوى إقامة الدليل على القوة القاهرة وهو مايناقض غرض الاتفاقية لأنها لم تهدف إلى تشديد مسئولية الناقل، بل قصدت، على العكس من ذلك التخفيف منها عن طريق اعتبار التزامه مجرد التزام ببذل عناية وتمكينه، برغم خطئه المفترض، من إثبات بذله هذه العناية دون حاجة إلى إثبات الحادث الفجائى أو القوة القاهرة.

كما ذهب رأى آخر[1] إلى تفسير عبارة «التدابير الضرورية» تفسيراً مضيقاً. ومن ثم فإن التدابير الضرورية التى يتحتم على الناقل الجوى اتخاذها للفكاك من المسئولية يجب أن ترتبط ارتباطاً وثيقاً ومباشراً بسبب الحادث الذى تسبب عنه الضرر. فلو أن الطائرة كانت قد هوت محترقة بسبب تعرضها لضباب كثيف استحال معه على الطيار رؤية قمة أحد الجبال الشاهقة تعين على الناقل، طبقا لهذا التفسير الضيق، أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادى وقوع هذا النوع من الضرر، أى أن يثبت، على وجه الخصوص، أنه زود الطائرة قبل الرحلة وأثناءها بالبيانات والنشرات الجوية

---

(1) V. Houtte, Op. Cit. No 46. P. 90 & J. Cosseli, La notion de faute dans la convention de Varsovie; thèse, Lausanne, 1961, P. 69.

الضرورية. وإذا كانت الطائرة قد احترقت نتيجة لتعرضها لصاعقة فى الجو فيجب على الناقل أن يثبت أن الطائرة كانت مزودة بأجهزة مكافحة الحريق لمواجهة مثل هذه الحالة.

بيد أنه يؤخذ على هذا التفسير المضيق ما يضمره من تشدد بالنسبة للناقل الجوى ذلك أن إعماله يؤدى إلى ضرورة معرفة الناقل لأسباب الحادث على وجه التحديد، وإثباته للتدابير الضرورية التى اتخذها لتلافيه. وهو الأمر الذى يبدو مستحيلاً فى كثير من الأحيان، وبذلك فإن هذا الرأى يفرغ نص المادة (٢٠) من مضمونه لتصبح مسئولية الناقل الجوى فى مفهوم اتفاقية وارسو أشد أنواع المسئولية المدنية عموماً[١].

ولهذا نميل مع الرأى الراجح[٢] إلى تفسير عبارة «التدابير الضرورية» تفسيراً موسعاً. بحيث لايكون تقدير واجبات الناقل الجوى بمعيار مجرد وجامد، وإنما بمعيار ذاتى وواقعى يراعى فيه ظروف الناقل والواجبات العديدة الملقاة على عاتقه مع عدم إهمال ملابسات الحادث. ومن ثم يتعين القول بإعفاء الناقل من المسئولية إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية التى يتخذها فى مثل مهنته الناقل العاقل لتفادى الضرر بوجه عام، بحسبان أن التزام الناقل الجوى بسلامة المسافرين والبضاعة هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة.

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٢٢ ص٣٣١.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٢٣ ص٣٣١، د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١١١، ص٢٢٨، د. فاروق زاهر. السابق رقم ٤٠١ ص٤١٠. وأيضاً:

P. Chauveau, Droit aérien, Op. Cit. No 313,

وعلى ضوء ذلك يستطيع الناقل الجوى دفع مسئوليته إذا أثبت الأمور الآتية(١):

(١) أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية وروعى فى شأنها أحكام التحميل والقواعد الخاصة بأمنها.

(٢) أن الطائرة تخضع لصيانة دورية ودقيقة وأنها كانت مزودة بالوقود الكافى لإتمام الرحلة الجوية وقت الإقلاع.

(٣) أن الإقلاع قد تم فى وقت كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك.

(٤) أن أفراد طاقم الطائرة حائزون على الإجازات التى تتطلبها القوانين واللوائح.

(٥) أن أفراد طاقم الطائرة عنوا قبل الإقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة الجوية.

وعلى هذا فإن الفارق بين الرأى المضيق والرأى الموسع يكمن فى أن الأول يشترط ضرورة إثبات اتخاذ الناقل وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادى الضرر الذى وقع بالذات، فى حين يكتفى الثانى لإمكان التحلل من المسئولية أن يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر بوجه عام.

وتقدير التدابير المتخذة يكون من شأن قاضى الموضوع. ويدخل فى عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها.

وخلاصة القول أن الناقل الجوى حتى يدفع مسئوليته، يتعين عليه إثبات أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادى وقوع الضرر بوجه عام. ويكفى

---

(1) Pourcelet, Transport aérien international et responsabilité, Op. Cit. P. 51.

إثبات هذه العناية للتحلل من كل مسئولية ولو كان السبب الذى أدى إلى وقوع الحادث أو الحادثة المنتجة للضرر مجهولاً.

ومن ناحية أخرى، وكما يتضح من نص المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو، لايكون الناقل الجوى مسئولا عن الأضرار التى تلحق بمتلقى خدمة النقل متى كانت هناك استحالة فى اتخاذه هو وتابعيه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. وفى هذه الحالة يتعين على الناقل الجوى إثبات القوة القاهرة التى حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية[١].

والقوة القاهرة "La force Majeure" التى تبيح للناقل الجوى التحلل من مسئوليته هى تلك الحوادث الفجائية التى تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن له توقعها أو درء خطرها، وتتلخص أساسا فى مخاطر الهواء "Risques de L'air" وهى من فعل الطبيعة ولا حيلة للناقل الجوى إزاءها، كتعرض الطائرة فجأة لعاصفة ثلجية رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو لصاعقة، أو مطب هوائى أدى إلى اختلال توازنها وسقوطها، أو الاختلاف الشديد فى الضغط الجوى. أو هجوم سرب من الطيور الجارحة على الطائرة ودخول بعضها بقوة جذب الهواء إلى ماكيناتها الأمر الذى أدى إلى انفجارها أو إلى إلحاق عطب بها والتأخير فى إصلاحها كذلك يعتبر قوة قاهرة وفاة قائد الطائرة بالسكتة القلبية أو حتى إصابته بانهيار مفاجىء لم يكن له أدنى أمارات سابقة[٢].

---

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٣٠.

(٢) يخالف قانون التجارة الجديد هذا الحكم بشأن النقل الجوى الداخلى حيث يعتد المشرع المصرى بالقوة القاهرة، وليس بالحادث الفجائى، لدفع المسئولية، ويتضح ذلك من نص المادة (٢١٤ تجارى جديد) الذى يقضى بأنه: «لايعتبر من القوة القاهرة فى عقد النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها... أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التى ترجع إلى الأدوات أو الآلات التى يستعملها الناقل فى تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ ===

٢- الخطأ الملاحى:

كانت الفقرة الثانية من المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تقضى بأن الناقل الجوى لايكون مسئولاً فى حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ فى القيادة أو فى تسيير الطائرة أو فى الملاحة، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر(١).

وكان هذا الحكم يبرر بفكرة تقسيم المخاطر، حيث يتحمل المرسل أو المرسل إليه المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع فى عمليات الملاحة الجوية، كقيادة الطائرة أو إرشادها، بينما يتحمل الناقل مخاطر الأخطاء التى تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة أثناء شحنها ورصها ونقلها وتفريغها وتسليمها أى الأخطاء التجارية. وفضلاً عن ذلك، فإنه من قبيل العنت، أن يتحمل الناقل

=== الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ماتحدثه من ضرر. وكذلك لايعتبر من القوة القاهرة الحوادث التى ترجع إلى وفاة تابعى الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدنى أو عقلى أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية».

(١) كان هذا النص مأخوذاً من نص مماثل فى معاهدة سندات الشحن الموقعة فى بروكسل عام ١٩٢٤ وهو نص المادة (٤/٢/أ) الخاص بدفع مسئولية الناقل البحرى، والذى كان يقضى بعدم مسئولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الناشىء عن أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة وقد ألغى هذا الطريق من طرق دفع مسئولية الناقل البحرى بموجب المادة الخامسة من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ التى حلت محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ نظراً للتقدم الفنى فى مجال صناعة السفن الذى أدى إلى انعدام الأخطار الملاحية. وفى هذا الإلغاء مراعاة لجانب الشاحنين وتحقيقاً لمصالحهم. راجع بحثنا بعنوان: النقل البحرى للبضائع. فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج ١٩٧٨)، دار النهضة العربية ١٩٩٧ ص١٧٩-١٨١.

أخطاء قائد الطائرة وأفراد الطاقم، وهم يعملون بعيداً عنه ولا قبل له بالإشراف عليهم وتوجيههم(١).

ويقصد بالخطأ الملاحى، الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة، إقلاعاً وهبوطاً أو طيراناً، فيعتبر خطأ ملاحياً، الارتفاع بالطائرة اعتماداً على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة فى الأجهزة الفنية، مما ترتب عليه إصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة نظراً لكثافة الضباب. ويعتبر خطأ ملاحياً، أيضاً، الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة، وكذلك القراءة أو الترجمة الخاطئة للإرشادات بواسطة الملاح المختص بمراقبة أجهزة إرسال واستقبال هذه الإرشادات، وتقصير المهندس الفنى الذى يهمل إصلاح أجهزة الاتصال أو الأجهزة المعدة لتحديد وتلقى المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية(٢).

وقد انتقد الفقه(٣) حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحى مبرراً لإعفاء الناقل الجوى من المسئولية خاصة وأنه يفرق بين نقل المسافرين من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر. فضلاً عن مراعاته جانب الناقل على حساب الشاحن، ذلك أن الناقل إذا كان بعيداً عن قائد الطائرة وأفراد طاقمها، فإن الشاحن، أيضاً، بعيد عنهم، وإذا كان لابد من تحمل أحدهما نتائج أخطاء الملاحة الجوية، فإن الناقل هو الذى يجب أن يتحملها باعتباره متبوعاً، كما هو الشأن فى نقل الركاب.

---

(1) P. Chauveau,Droit aérien, Op. Cit. P. 183 & M. Litvine, précis élémentaire de droit aérien, 1953, P. 26.

(2) M. Lemoine, Traité de droit aérien. 1947, P. 563& M. Pourcelet: transport aérien international et responsabilité, Op. Cit. P. 24.

(٣) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١١٥ ص٢٣٣، د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ٢٢٨ ص١٥١، د. هانى دويدار. السابق. ص٢٣٥.

٣- خطأ المضرور:

تنص المادة (٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على أنه: «إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفف منها» وعلى هذا فإن النص يأتى بحكم عام يشمل حالات المسئولية فى نقل الركاب وفى نقل البضائع والأمتعة والمسئولية عن التأخير[١].

ونظراً للاختلاف الشديد بين موقف القوانين الوطنية المختلفة حول أثر خطأ المضرور على مسئولية المدعى عليه فى دعوى المسئولية[٢] لم يتوصل المؤتمرون فى وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لتتضمنها الاتفاقية، فاكتفت بوضع المبدأ العام المتمثل فى إعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو التخفيف منها فى حالة ارتكاب المضرور خطأ، وأحالت إلى أحكام قانون القاضى المعروض عليه النزاع لتحديد حقوق الأطراف المتنازعين[٣].

وعلى ذلك فإذا كانت المحكمة المصرية هى المختصة بنظر دعوى المسئولية، يجب تطبيق القواعد العامة فى القانون المدنى (م٢١٦ مدنى) وهذه

---

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٣١.

(٢) حول اختلاف القوانين الأنجلوسكسونية عن القوانين اللاتينية فى هذا الشأن، بل اختلاف القانون البريطانى عن القانون الأمريكى. راجع "Pourcelet". السابق. ص٥٩-٦٤، ولا تختلف أحكام القانون البلجيكى عن الحلول التى تتبناها القوانين اللاتينية بوجه عام. راجع: "Litvine" السابق ص٢٦٥.

(٣) وينتقد الفقه- بحق- موقف اتفاقية وارسو بهذا الشأن حيث سيختلف تكييف فعل المضرور من دولة إلى أخرى. وكان أجدر بالاتفاقية أن تختار قانوناً واحداً، وربما كان من المناسب اختيار قانون الدولة التى وقع الحادث على إقليمها. راجع. د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٣٢ ص٣٣٩ هامش رقم (١٢٢).

القواعد تقضى بإعفاء الناقل إعفاءً تاماً من المسئولية إذا كان خطأ المضرور يستغرق خطأه، أما إذا كان مشتركاً مع خطأ الناقل، فللقاضى أن ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسئولية بينهما بنسبة مساهمة كل خطأ منهما فى إحداث الضرر(١). وإذا تعذر تحديد تلك النسبة يكون التوزيع بالتساوى. ويجب، على أى حال، لتحقيق مثل هذا الأثر أن يكون فعل المضرور مكونا لخطأ، ويقع على عاتق الناقل عبء إثبات ذلك.

ويقصد بالمضرور فى نقل الركاب المسافر نفسه بينما يقصد به فى نقل البضائع أى من المرسل أو المرسل إليه مادام يحق لأيهما رفع دعوى المسئولية التعاقدية على الناقل الجوى. ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعى المرسل أو المرسل إليه إذ يمكن لخطئهم أن يستغرق خطأ الناقل الجوى أو يساهم معه فى إحداث الضرر(٢).

ومن أمثلة خطأ المضرور إهمال الراكب فى إطفاء سيجارة مما أدى إلى نشوب حريق بالطائرة، وقيام الراكب بفتح باب الطائرة عنوة وإلقائه بنفسه منها قاصداً الانتحار، ومغادرة الراكبة مكانها بعد إضاءة النور الأحمر أمام مقعدها تأهبا للطيران، واتجاهها إلى خارج الكابينة لإلقاء نظرة أخيرة على مودعيها وسقوطها من باب الكابينة نتيجة لسحب السلم المتنقل من أمام الطائرة، وكذلك إفلات المسافر من رقابة تابعى الناقل واقترابه من محركات الطائرة مما أدى إلى إصابته بالضرر نتيجة تواجده فى منطقة جذب الهواء، وخطأ المرسل

---

(١) د. مراد منير فهيم. السابق. رقم ٥٦ ص٥٦، د. هانى دويدار. السابق. ص٢٣٢، وقارن د. فريد العرينى. السابق. رقم ١١٦ ص٢٣٤، حيث يفسر- سيادته- نص المادة (٢١٦) مدنى مصرى على ضوء ما استقرت عليه أحكام القضاء الفرنسى من توزيع المسئولية بنسبة جسامة كل خطأ منهما إلى الآخر.

(٢) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٣٢.

فى طريقة شحن شحنة من النحل والتأخر فى إجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها [١].

وقياساً على خطأ المضرور يكون الناقل معفياً من المسئولية إذا تلفت البضاعة لعيب ذاتى فيها أو لعدم تغليفها بطريقة كافية أو مناسبة، حيث يقع على المرسل ذاته العناية بهذه الأمور، كما أنه أدرى الناس بطبيعة بضاعته ولذلك فإن تقصيره، فى هذه الأمور، يعد خطأ منه. ويقع على الناقل إثبات هذا الخطأ [٢].

(ثانياً) طرق دفع المسئولية فى ظل بروتوكول لاهاى ١٩٥٥:

لم يعدل بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ من الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى الوارد فى اتفاقية وارسو، ومن ثم بقيت هذه المسئولية قائمة على الخطأ التعاقدى المفترض، وترتب على ذلك، بالتبعية أن ظلت طرق دفع المسئولية المشار إليها كما هى باستثناء أن البروتوكول قد ألغى فى مادته العاشرة الفقرة الثانية من المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو مستبعداً بذلك وسيلة إثبات الخطأ الملاحى من طرق دفع المسئولية، ومسوياً كلية، بهذا الاستبعاد، بين نقل الركاب ونقل البضاعة والأمتعة فى شأن طرق دفع المسئولية التى انحصرت فى طريقين هما: أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها. ب) خطأ المضرور [٣].

---

(١) د. فريد العرينى. السابق. رقم ١١٦ ص٢٣٥.

(٢) د. أبوزيد رضوان . السابق. رقم ٢٣٦ ص٣٤١، د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٦٠ ص٣١٣.

(3) J. Constantinoff, La révision de la Convention de Varsovie et la Responsabilité du Transporteur Aérien, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 393 ets.

(ثالثاً) طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاق مونتريال ١٩٦٦:

عدل اتفاق مونتريال ١٩٦٦ اتفاقية وارسو تعديلاً جوهرياً بأن جعل مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية قوامها فكره الخطر أو تحمل التبعة بدلاً من المسئولية التعاقدية القائمة على فكرة الخطأ المفترض، وذلك فى حالة المسئولية عن نقل الركاب. وترتب على ذلك أن الناقل أصبح مسئولاً، بصفة مطلقة، عن تعويض الأضرار التى تصيب الركاب، ولايستطيع دفع مسئوليته استناداً إلي الطريق الوارد في المادة (٢٠/١) من اتفاقية وارسو، بمعنى أنه قد أصبح من غير المقبول أن يدفع الناقل مسئوليته بإقامة الدليل على اتخاذه وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتوقى الضرر أو كان يستحيل عليهم ذلك، إذ أن مجال إعمال هذا الطريق قاصر على المسئولية المبنية على فكرة الخطأ دون المخاطر. لذلك لم يعد أمام الناقل من طريق للتخلص من المسئولية الموضوعية التى وضعت على عاتقه بمقتضى اتفاق مونتريال سوى الاستناد على نص المادة (٢١) من اتفاقية وارسو أى إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور أو المصاب نفسه[١].

بيد أن هذا التعديل فى أساس المسئولية ومن ثم فى طرق دفعها قد اقتصر على حالة نقل الركاب فقط، أما بالنسبة لنقل البضائع فقد بقيت مسئولية الناقل الجوى دون أدنى تعديل، أى ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض، ويبقى للناقل الحق فى دفعها وفقاً للطريقين المشار إليهما وهما: أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، ب) خطأ المضرور[٢].

---

(1) M. Pourcelet, L'Accord du 4 Mai 1966, sur les limites de responsabilité, Rev. Gén. Air, 1966, P. 247 ets.

(2) M. De Juglart, Op. Cit., No 2788, P. 1203.

(رابعاً) طرق دفع المسئولية فى ظل بروتوكل جواتيمالا ١٩٧١ :

لما كان اتفاق مونتريال من شأنه أن يؤدى، كما ذكرنا ، إلى الإخلال بمبدأ مساواة الأفراد أمام المرافق العامة، فضلاً عن المساس بسيادة الدوله المتعاقدة فى اتفاقية وارسو، فقد تم تعديل هذه الاتفاقية تعديلاً جذرياً بمقتضى بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ حيث تبنى التغيير الحادث فى اتفاق مونتريال وجعل مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك بالنسبة لحالتى نقل الركاب والأمتعة المسجلة، بحيث يسأل الناقل الجوى، بصفة مطلقة، عن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدنى، وكذلك عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف أوضياع الأمتعة المسجلة وغيرها من الأشياء التى يحملها الراكب معه ولو لم يقع من الناقل أى خطأ[1].

وقد انعكس هذا التعديل على طرق دفع المسئولية، حيث حدد البرتوكول الوسائل التى يستطيع الناقل، بموجبها، درء مسئوليته عن الأضرار التى تلحق بالركاب وهى:

أ) الحالة الصحية للراكب شريطة أن تكون هى السبب الوحيد لما لحق به من أضرار (م ١/٤). أما إذا أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب قد ساهمت مع خطئه فى إحداث الضرر أياً كانت درجة المساهمة، فلايعفى الناقل من المسئولية كلياً أو جزئياً، بل يسأل وحده عن الضرر.

ب) خطأ المصاب، حيث يعفى الناقل، كلياً أو جزئياً، من المسئولية إذا أقام الدليل على أن خطأ الراكب هو الذى سبب الضرر أو ساهم فى إحداثه (م٧). وبهذه القاعدة الموضوعية يكون البروتوكول قد صحح الوضع المعيب الذى ورد فى المادة (٢١) من اتفاقية وارسو الخاص بالإحالة إلى

(1) R. H. Mankiewicz, Le Protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1972, P. 15 ets.

قانون القاضى فى تحديد قد التعويض المستحق فى حالة مساهمة خطأ المضرور مع خطأ الناقل فى إحداث الضرر، وما تؤدى إليه هذه الإحالة من اختلاف فى الحلول بين الدول الأعضاء فى الاتفاقية.

فإذا كان الراكب المضرور هو رافع الدعوى، وكان خطأه هو وحده الذى أحدث الضرر الحادث للراكب أو أمتعته، وأثبت الناقل ذلك، كان على القاضى أن يصدر حكمه بإعفاء الناقل كلياً من المسئولية. أما إذا كان خطأ الراكب قد ساهم فقط فى إحداث الضرر، فإن على القاضى أن يحكم بإعفاء الناقل جزئياً من المسئولية بقدر مساهمة الراكب فى إحداث الضرر. أما إذا كان رافع الدعوى شخصاً آخر غير الراكب (كالورثة مثلاً)، فإن للناقل، أيضاً، أن يتمسك فى مواجهة رافع الدعوى بخطأ الراكب الذى أحدث الضرر الحادث له، فإذا أثبت الناقل أن خطأ الراكب هو الذى أحدث الضرر أو ساهم فى إحداثه، كان على القاضى أن يصدر حكمه بإعفاء الناقل كلياً أوجزئياً من المسئولية.

وإذا كان البروتوكول قد قصر طرق دفع المسئولية فى حالة نقل الركاب على طريقين، فإنه قد حدد طريق دفع مسئولية الناقل عن الأضرار التى تلحق بالأمتعة وحصره فى طريق واحد وهو طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتى فيها (م٤/٢).

ولا شك أن هذا التقليل فى طرق دفع مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار الحادثة للركاب وأمتعتهم وحصرها فى ثلاثة طرق هى: الحالة الصحية للراكب، وخطئه، وطبيعة الأمتعة أو عيبها الذاتى، يأتى فى صالح الراكب، ويتمشى مع نظام المسئولية الموضوعية التى تأبى التعدد فى وسائل دفعها[1].

بيد أن بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ قد أبقى مسئولية الناقل الجوى فيما يتعلق بنقل البضائع، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير فى النقل كما هى فى

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٤٢٤ ص٤٣٤.

اتفاقية وارسو، أى مسئولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فى جانب الناقل. بحيث يبقى الناقل مسئولاً عن الأضرار الناشئه عن هلاك البضائع أو ضياعها أو تلفها، وكذا عن الأضرار الناشئه عن التأخير فى نقل الركاب أو أمتعتهم أو فى نقل البضائع إلا إذا دفع مسئوليته بأحد الطريقين المشار إليهما فى اتفاقية وارسو[1] وهما: أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها (م٦). ب) خطأ المضرور. ويعفى الناقل من المسئولية، كلية، إذا كان هذا الخطأ هو السبب الوحيد لما حاق به من ضرر، ويكون هذا الإعفاء جزئياً إذا كان الخطأ مشتركاً بينه وبين المضرور (م٧).

(خامساً)طرق دفع المسئولية فى بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥:

إذا كان بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ قد جعل مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار الناشئة عن نقل الركاب وأمتعتهم مسئولية موضوعية قوامها فكرة الخطر أو تحمل التبعة، فإن بروتوكول مونتريال الرابع عام ١٩٧٥ قد وضع حلقة أخري فى حلقات تطور الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى، وذلك عندما أخذ بنظام المسئولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر أو تحمل التبعة فى حالة المسئولية عن الأضرار الناجمة عن نقل البضائع. فقرر مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوى (م٤).

وعلى هذا فإن التزام الناقل الجوى بالمحافظة على البضائع لم يعد مجرد التزام ببذل عناية، بحيث يبرأ من كل مسئولية عن الضرر الذى أصاب البضاعة إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر، بل أصبح التزاماً بتحقيق نتيجة هى وصول البضاعة إلى مطار الوصول

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١١٣ ص٢٣١.

وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة وسليمة، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة انعقدت مسئولية الناقل الجوى الذى لن يجديه نفعاً إقامة الدليل على انتفاء خطئه وتابعيه، كما لايشفع له رد الضرر إلى القوة القاهرة أو الحادث الفجائي. فالتزام الناقل هو التزام بالضمان مصدره القانون وليس عقد النقل لأننا أصبحنا بصدد مسئولية موضوعية قوامها الخطر وليس مسئولية شخصية قوامها الخطأ(١).

وقد انعكس هذا الأساس على طرق دفع مسئولية الناقل الجوى حيث فقدت المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو أهميتها هنا، أيضاً، بحيث لم يعد متاحاً للناقل الجوى، حتى يدفع مسئوليته، أن يثبت اتخاذه التدابير الضرورية لتلافى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، ذلك أنه لايستطيع التحلل من المسئولية إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر الذى أصاب البضائع يرجع إلى واحد من الأسباب الأربعة التى عددها البروتوكول على سبيل الحصر. وهى: أ) طبيعة البضاعة أو العيب الذاتى فيها. ب) سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص غير الناقل أو أحد تابعيه. جـ) أعمال الحرب أو النزاع المسلح. د) عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث وصولها أو خروجها من المطار أو أثناء مرورها العابر به (م٤).

بيد أن البروتوكول إذا كان قد جعل مسئولية الناقل فى حالة نقل البضائع مسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، إلا أنه لم يذهب بهذه المسئولية المطلقة إلى المدى الطبيعى المقرر لهذا الأساس من أسس بناء المسئولية، والذى كان يقتضى التضييق فى نطاق طرق دفعها، حيث سمح للناقل الجوى بالتحلل من هذه المسئولية بأسباب عديدة ربما يؤدى كثرة إعمالها إلى إفراغ هذا الأساس من مضمونه إلى الحد الذى يقترب به من أساس

(1) G. Guillaume, les réformes apportées en 1975 au régime de repsonabilité des transporteurs aériens de marchandises Par le Protocole No. 4 de Montréal, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1977, P. 11 ets.

المسئولية الخطئية القائم على المسئولية المفترضة، الأمر الذى يأتى فى صالح الناقلين على حساب الشاحنين ويتعارض مع فكرة المسئولية الموضوعية[١].

ورغم ذلك فإنه يحمد لهذا البروتوكول إكماله لحلقات التطور فى الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى حيث إن مسئولية الناقل الجوى أصبحت بعد بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، وبروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ مسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وذلك فى حالتى نقل الركاب وأمتعتهم ونقل البضائع بحيث لم يتبق من المسئولية الشخصية المؤسسة على الخطأ المفترض سوى مسئولية الناقل الجوى عن التأخير فى النقل.

ولا شك أن هذا التطور الحادث فى الأساس القانونى للمسئولية الذى استتبع انحسار طرق دفع هذه المسئولية هو تطور فرضه التقدم العلمى المذهل فى فن وصناعة الطيران، والنمو الكبير فى حجم حركة النقل الجوى الدولى، بحيث لم يعد من المقبول تبرير نظام المسئولية الخطئية الذى يحابى الناقل على حساب عملائه بتوسيع نطاق طرق دفع المسئولية. بيد أن هذا التطور كان عديم الفائدة، نظراً لعدم دخول كل من بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، وبروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ حيز التنفيذ، الأمر الذى أبقى مسئولية الناقل الجوى فى القانون الوضعى قائمة على فكرة الخطأ التعاقدى المفترض، فى كل الحالات، حسبما ورد فى اتفاقية وارسو ١٩٢٥، وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥، الأمر الذى يظهر أهمية اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى هذا المجال.

---

(١) د. فاروق زاهر. السابق. رقم ٤٢٧ ص٤٣٦.

المطلب الثانى

طرق دفع المسئولية فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

تمهيد وتقسيم:

كان التطور المنطقى للأحداث يقضى بأن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ستبدأ فى موضوع طرق دفع المسئولية من حيث انتهى بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ بشكل يعزز الأخذ بالمسئولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة. الأمر الذى يحصر طرق دفع مسئولية الناقل الجوى فى أضيق نطاق. بيد أن الاتفاقية كان لها رأى آخر حيث أخذت بمجموعة من الأسس القانونية التى أقامت عليها مسئولية الناقل الجوى بما استتبعه ذلك من تعدد لطرق دفع هذه المسئولية، كما فرقت بين طرق دفع المسئولية فى نقل الركاب ونقل البضائع ونقل الأمتعة. وتفصيل ذلك فى أربعة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: طرق دفع المسئولية فى نقل الركاب.

الفرع الثانى: طرق دفع المسئولية فى نقل البضائع.

الفرع الثالث: طرق دفع المسئولية فى نقل الأمتعة.

الفرع الرابع: طرق دفع المسئولية فى حالة التأخير فى النقل.

الفرع الأول

طرق دفع المسئولية فى نقل الركاب

قسمت اتفاقية مونتريال فى مادتها رقم (٢١) الأضرار التى تحدث نتيجة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية وفقاً لقيمة هذه الأضرار إلى فئتين "Two-Tired Recovery System" تقوم كل منهما على أساس

مختلف للمسئولية، ومن ثم تختلف طرق دفع المسئولية التى يحق للناقل التمسك بها لدرء مسئوليته من فئة إلى أخرى[1]. وذلك كمايلى:

(الفئة الأولى) الأضرار التى لاتتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب:

وتكون مسئولية الناقل الجوى عن أضرار هذه الفئة مسئولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوى عن هذه الأضرار مسئولية مطلقة، ولا يجوز له أن يدفع مسئوليته أو أن يحد منها (م١/٢١) إلا إذا أثبت أن الضرر قد نجم أو أسهم فى حدوثه خطأ المضرور أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه، فوفقاً لهذا السبب فقط يعفى الناقل الجوى من المسئولية، كلياً أو جزئياً، بقدر مايكون هذا الخطأ قد سبب الضرر أو أسهم فى حدوثه (م٢٠).

ولا شك أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد فاقت بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ فى هذا الشأن، حيث حرمت الناقل الجوى من التمسك بدفع المسئولية فى حالة نشوء الضرر عن الحالة الصحية للراكب، بحيث لم يعد أمامه سوى طريق واحد لدفع مسئوليته وهو خطأ المضرور، الأمر الذى يأتى فى مصلحة الراكب، ويتمشى مع فكرة المسئولية الموضوعية التى تقتضى حصر طرق دفع المسئولية فى أضيق نطاق.

---

(1) L. Moore, the World Trade Center-Terrorist Airline Destruction: will this be the first test of the war between the montreal liability convention's Article 21 (2) (A) and 21 (2) (B)? , J. Air. L& com, vol 68, 2003, P. 706. & C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery: Recent and Forth-coming changes in international Air Disaster law and its effect on Air terrorism Recovery, Suffolk U.L. Rev, Vol 36, 2003, P. 836.

(الفئة الثانية) الأضرار التى تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب:

وتكون المسئولية عن أضرار هذه الفئة مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض فى جانب الناقل[1]، بحيث لايجوز له دفع هذه المسئولية إلا بإثبات أحد أسباب ثلاثة هى:

أ) أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه. (م٢١/٢/أ). ويكون اثبات الناقل نفى هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع وفق معيار موضوعى هو معيار الناقل العادى الذى يوجد فى نفس ظروفه.

بيد أنه لايشترط لإعفاء الناقل الجوى من المسئولية وفق هذا الطريق أن يقيم الناقل الدليل على أنه قد اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير المعقوله لتلافى

---

(١) إذا كان الأمر كذلك فى اتفاقية مونتريال بالنسبة للنقل الجوى الدولى، فإن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لقانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى، حيث لم يقسم القانون مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الركاب إلى فئات، كما لم يأخذ لا بفكرة المخاطر أو تحمل التبعة ولا بفكرة الخطأ المفترض كأساس للمسئولية حيث أقام المسئولية على أساس المسئولية المفترضة وهو أساس وسط بين الخطأ المفترض والمخاطر أو تحمل التبعة، وبموجبه تفترض مسئولية الناقل عن الضرر الحادث للركاب أثناء فترة النقل الجوى بحيث لايعفى الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع هذا الضرر كالقوة القاهرة أو خطأ الراكب (م٢٩٠/١). بيد أن هذه المسئولية المفترضة لاتقوم إلا فى حالة النقل التجارى للأشخاص، أما النقل المجانى الذى يتم بواسطة ناقل غير محترف وبدون أجرة، فقد أقام المشرع المصرى المسئولية عنه على أساس الخطأ واجب الإثبات، بمعنى أن الناقل لايسأل عن الأضرار التى تحدث للراكب، فى هذه الحالة، إلا إذا أثبت هذا الأخير صدور خطأ من جانب الناقل أو من تابعيه أو وكلائه (م٢٩٧).

وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ، وذلك لأن الاتفاقية لم تتطلب مثل هذا الإثبات، فى هذه الحالة، وذلك على عكس مافعلته بالنسبة للمسئولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير فى النقل. وهذا الأمر يأتى فى صالح الناقل الجوى حيث يكون دفع المسئولية، فى هذه الحالة، أيسر بكثير من دفعها فى حالة المسئولية عن التأخير(١).

ب) أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (م٢١/٢/ب). شريطة أن يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الصادر عن الغير هو السبب الوحيد الذى أحدث الضرر. أما إذا ثبت أن خطأ الناقل قد ساهم مع خطأ الغير فى إحداث الضرر فلا يعفى الناقل من المسئولية أياً كانت درجة هذه المساهمه. ومن ثم يلتزم وحده بتعويض الضرر.

جـ) أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض، أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه (م٢٠). حيث يعفى الناقل الجوى، كلياً أو جزئياً، من المسئولية بقدر مايكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم فى حدوثه.

وبداءة نلاحظ أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم تقصد الفصل التام بين فئتى الأضرار الحادثة فى حالة نقل الركاب على أساس من قيمة هذه الأضرار، وذلك لأنه إذا كان من الواضح أن قيمة أضرار الفئة الأولى لاتتجاوز (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة، فإنه يجب أن يفهم أن الاتفاقية تقصد بالنسبة لقيمة أضرار الفئة الثانية الأضرار التى تجاوز قيمتها هذا القدر من الوحدات فقط فى حين تظل قيمة الأضرار التى لاتتجاوزه داخل الفئة الأولى، وبذلك تكون أضرار الفئة الثانية التى تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٥٧ ص٣٢٠.

بمثابة الفئتين متداخلتين قيمة إحداهما تصل إلى (١٠٠) ألف وحدة، وقيمة الأخرى مازاد على هذه القيمة[١].

أما القول بغير ذلك أى بالانفصال التام بين الفئتين، فإنه يؤدى إلى نتائج غير مقبولة تضر بمصالح الركاب. فلو فرضنا أن راكبين على متن طائرة واحدة أصيبا فى حادث، ورفع كل منهما دعوى تعويض على الناقل، فقام الناقل بدفع مسئوليته فى الدعويين بنفى إهماله أو خطئه أو امتناعه عنه وعن تابعيه أو وكلائه، فإن الراكب الذى طالب بتعويض لايتجاوز (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة سيحصل على التعويض الذى طلبه كاملاً طالما أن مسئولية الناقل هنا موضوعية لن يدفعها سوى خطأ المضرور، فى حين أن الراكب الآخر الذى طالب بتعويض تجاوز (١٠٠) ألف وحدة لن يحصل على أية تعويضات على أساس أن مسئولية الناقل هنا شخصية قوامها الخطأ المفترض الذى نفاه الناقل. وهذه نتيجة لا تستقيم عقلاً ولا منطقاً ولن يرضى بها أحد.

إن هذا الأساس الذى بنت عليه اتفاقية مونتريال مسئولية الناقل الجوى عن أضرار الفئة الثانية يشكل خطوة إلى الخلف وردة عن الأساس القانونى للمسئولية، فى هذه الحالة، الوارد فى بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ حيث كان هذا البروتوكول يقيم هذه المسئولية على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، الأمر الذى كان يأتى فى صالح الراكب عن طريق حصر طرق دفع المسئولية من قبل الناقل فى أضيق نطاق، فى حين يأتى الأساس المقرر فى اتفاقية مونتريال فى صالح الناقل حيث يخوله طرقاً ثلاثة لدفع مسئوليته. منها إثبات انتفاء خطئه أو إهماله أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه، مع ماينطوى عليه هذا الإثبات من سهولة ويسر، كما لوكانت الاتفاقية تود حمل الركاب على القناعة بتعويض

---

(1) C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery, Op. Cit. P. 838.

أضرار الفئة الأولى التى لاتجاوز (١٠٠) ألف وحدة لكون مسئولية الناقل عنها مسئولية موضوعية ويصعب عليه دفعها[١].

وفى الحقيقة نحن نرى، فضلاً عن ذلك، تعارضاً داخل طرق دفع المسئولية المقررة عن أضرار هذه الفئة الثانية والمنصوص عليها فى المادة (٢/٢١) من حيث السبب والنتيجة.

فمن حيث السبب: نجد أن طريق الدفع الأول الوارد فى المادة (٢/٢٢/أ) وهو إثبات أن الضرر قد نشأ نتيجة إهمال الناقل أو خطئه أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه، يتمشى مع تأسيس المسئولية على الخطأ المفترض، وذلك لأن هذا الأساس يجعل مضمون الإثبات الملقى على عاتق الناقل سلبياً وهو ما تحقق فى هذه الحالة حيث يتحلل الناقل من المسئولية إذا أثبت أنه لم يرتكب خطأ، فى حين أن طريق الدفع الثانى الوارد فى المادة (٢/٢١/ب) لايتمشى مع هذا الأساس لأن مضمون الإثبات الواقع على عاتق الناقل، فى هذه الحالة، إيجابى مفاده إثبات خطأ الغير مما يوحى بأن الأساس هنا هو المسئولية المفترضة وليس الخطأ المفترض.

وأما من حيث النتيجة: فإن هذا التعارض بين طريقى دفع المسئولية فى الفقرة (٢/أ) من المادة (٢١)، والفقرة (٢/ب) من نفس المادة سيؤدى إلى مشاكل عمليه كبيرة عند التطبيق أمام المحاكم القضائية بمثابة دعاوى التعويضات عن حوادث الإرهاب الجوى لتقرير ما إذا كانت الأضرار ناجمة عن إهمال الناقل أو خطأ الغير.

فمن ناحية سيتمسك المدعى المضرور بنص الفقرة (٢/أ) من المادة (٢١) ليثبت أن شركة الطيران قد أهملت عندما سمحت للإرهابيين بركوب الطائرة ومعهم الأسلحة والقنابل توصلاً لتقرير مسئولية الناقل. فى حين

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٥٢ ص٣١٦.

سيتمسك المدعى عليه أى شركة الطيران أنها لم تهمل وأن الحادث الإرهابى دائماً مايكون متعمداً ومخططاً له الأمر الذى يلقى تبعته على فعل الغير ومن ثم تندفع مسئولية الناقل الجوى(١).

ولتصور حقيقة هذا التعارض يمكننا أن نضرب مثالين أحدهما قبل أحداث الحادى عشر من سبتمبر ٢٠٠١(٢) فى ظل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، والآخر هو هذه الأحداث نفسها بعد أن نفترض، جدلاً، تطبيق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ عليها:

ففى ظل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة كان الناقل الجوى لايسأل مسئولية كاملة عن تعويض الضرر إلا إذا ثبت غشه أو خطؤه المساوى للغش منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٥، أو إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعله أو امتناعه بقصد إحداث هذا الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك منذ بروتوكول لاهاى ١٩٥٥، كما سنرى عند بحث المسئولية غير المحدودة

---

(1) L. Moore, the World Trade Center, Op. Cit. P. 710 & C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery, Op. Cit. P. 837.

(٢) فى الحادى عشر من سبتمبر ٢٠٠١ اصطدمت طائرتين تجاريتين من طراز بوينج ٧٦٧ بمركز التجارة العالمى مما أدى إلى انهيار ناطحتى السحاب التوأم اللتين كانتا من عجائب المعمار ورموز التجارة فى العالم الحديث وقد تحطم هذان البرجان على مرأى ومسمع من العالم المندهش، كما تحطم معهما جزء كبير من مبنى منهاتن الأكثر انخفاضاً عنهما، وكذا جزء من مبنى وزارة الدفاع الأمريكية «البنتاجون» الذى يعد رمزاً لأكبر قوة عسكرية فى العالم. وقد بلغ إجمالى الوفيات فى هذه الأحداث مايساوى عدد الذين قضوا فى موقعة «بيرل هاربر» الشهيرة، ومايعادل ضعف عدد الذين قضوا فى حادث السفينة «تيتانيك». وذلك فى مثال لما يمكن أن تواجهه اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من كوارث جوية تتنازع فيها مصالح الركاب مع مصالح شركات الطيران. راجع: L. Moore, Op. Cit. P. 699.

للناقل الجوى. الأمر الذى كان يعنى ضرورة أن يكون إهمال الناقل على درجة معينة من الجسامة، وهو ماترددت بشأن إثباته المحاكم القضائية:

ففى قضية "In Re Air Disaster in Lockerbie" (١) المتعلقة بالكارثة الجوية التى وقعت فوق «لوكربى» باسكتلندا تم نسف طائرة "Pan American" المتوجهة من لندن إلى نيويورك، وطالب المدعون بمسئولية الناقل الجوى غير المحدودة نظراً لخطئه الإرادى "Wilful Misconduct" حيث سمحت شركة الطيران بتسلل الإرهابيين بقنابلهم إلى الطائرة. وهو الأمر الذى استجابت له المحكمة مقررة وجود هذا النوع من الخطأ، ومن ثم قضت بمسئولية شركة الطيران عن الأضرار المترتبة على الحادث مسئولية مطلقة.

أما فى قضية "Opsina V. Trans World Airlines" (٢) سالف الإشارة إليها والمتعلقة بانفجار قنبلة على متن طائرة تابعة للشركة عند اقترابها من مطار أثينا الدولى عام ١٩٨٦، ورغم أن الحادث قد أودى بحياة أربعة ركاب وأصاب آخرين وأحدث ثقباً فى جسم الطائرة، إلا أن ملاحيها قد تمكنوا من الهبوط بها بأمان وعلى متنها الركاب الباقون على قيد الحياة بعد الانفجار. وقد اتهم المدعون شركة الطيران بالخطأ الإرادى "Wilful Misconduct" وذلك لسماحها بوجود قنبلة تم إخفاؤها على متن الطائرة، ومن ثم تسأل الشركة عن تعويض الأضرار مسئولية غير محدودة. بيد أن المحكمة قد قررت أن السهو من جانب الشركة فى اتخاذ بعض الإجراءات وإن كان يرقى إلى مرتبة الإهمال، إلا أنه لايرقى إلى مرتبة الإهمال الإرادى أو المتعمد.

---

(1) In re Air Disaster in Lockerbie, Scotland on Dec. 21, 1988, 928F. 2d 1267 (2d. Cir 1991).

(2) Opsina V. Trans World Airlines, Inc, 975F. 2d 35 (2d cir 1992).

وعلى هذا فإن المشكلة الرئيسية كانت فى قياس درجة إهمال الناقل للوصول بها إلى الدرجة المطلوبة من الجسامة حيث لم يكن يكفى مجرد وجود الإهمال من جانب الناقل. أما فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فإن الإهمال المطلوب هو إهمال عادى بسيط وليس موصوفاً وبالتالى سيسهل إثباته ومن ثم تقريره، بيد أنه سيسهل من ناحية أخرى إثبات أن الحادث قد نشأ عن فعل الغير، وهو مانثبته فى المثال التالى الخاص بتفجيرات الحادى عشر من سبتمر ٢٠٠١ ففى هذه الأحداث كان النقل دولياً بالنسبة لبعض الركاب[١]، وتم اختطاف الطائرات التى استخدمت فى الحادث من قبل أشخاص كانوا يحملون

---

(١) كان بعض ركاب الطائرات التى استخدمت فى هجوم الحادى عشر من سبتمبر يستقلون هذه الطائرات المحلية كجزء من رحلتهم الدولية من وإلى الولايات المتحدة الأمريكية، فالبعض مثلاً كان متوجها فى رحلة دائرية من انجلترا إلى كاليفورنيا مروراً بولاية بوسطن، وبالتالى كانت رحلته الداخلية من بوسطن إلى كاليفورنيا تعد جزءاً من رحلته الدولية التى تسرى عليها اتفاقية وارسو ومن ثم اتفاقية مونتريال على أساس أن إرادة المتعاقدين كانت متجهة إلى عقد نقل دولى من انجلترا إلى الولايات المتحدة الأمريكية. وقد طبق القضاء الأمريكى هذه الوجهة من النظر فى دعوى "Egan V. kollsman instrument Co." حيث كانت المدعية قد اشترت تذكرة للقيام برحلة دائرية من «نيويورك» إلى «فانكوفر» بكندا، بيد أن الرحلة لم تتم نظراً لرداءة الطقس، ولذا استردت المدعية قيمة التذكرة واستقلت أتوبيساً إلى مدينة «سياتل» الأمريكية، ومن هناك اشترت تذكرة طيران جديدة إلى نيويورك، إلا أن الطائرة تحطمت أثناء محاولتها الهبوط فى المطار، ورأت المحكمة أن الدعوى تخضع لاتفاقية وارسو رغم أن المدعية كانت سيدة أمريكية اشترت تذكرة طيران لتستقل طائرة محلية من سياتل إلى نيويورك داخل الولايات المتحدة الأمريكية. راجع:

- Egan V. Kollsman Instrument, Co., 234 N.E. 2d 199 (N.Y. 1967).

معهم أدوات قطع مكتبية "Box Cutters" وسكاكين بلاستيك ""Plastic knife" استولوا بها على الطائرات بعد تهديد ملاحيها وتولى زمام الأمور عليها حتى اصطدامها بأهدافها(١).

ففى مثل هذا الحادث لو رفع أحد الركاب أو ورثته دعوى على شركة الطيران فى ظل المادة (٢/٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فلنا أن نتخيل السيناريو الآتى:

يلجأ المدعى إلى نص الفقرة (٢/أ) من المادة (٢١) ليثبت أن شركة الطيران قد أهملت عندما سمحت لبعض الركاب بالصعود على متن الطائرة ومعهم الأدوات التى استخدمت فى الهجوم على الركاب والملاحين والاستيلاء على الطائرة ثم استخدامها كقتيلة مما أدى إلى وفيات وإصابات بالجملة، خاصة وأن الإهمال المطلوب توافره هنا لا يشترط فيه أن يكون موصوفاً بدرجة معينة من الجسامة.

أما شركة الطيران (المدعى عليها) فإنها ستلجأ إلى الدفاع عن نفسها استناداً إلي نص الفقرة (٢/ب) من نفس المادة، وذلك على أساس أنها لم تهمل بل إن الضرر قد وقع نتيجة فعل طرف ثالث هم المختطفين. والدليل على ذلك أن هؤلاء الأشخاص قد استولوا على الطائرة بشكل مخطط له جيداً من قبل فيما يشبه العمليات الحربية التى تفوق قدرة شركة الطيران وإجراءاتها الأمنية.

هذا بالإضافة إلى أن المختطفين قد استغلوا معرفتهم الجيدة ببعض المعطيات الثقافية للعقلية الأمريكية وهى:

(١) أن التفتيش فى المطارات الأمريكية ينصب على كل مايعتبره الأمريكى أسلحة خطيرة كالبنادق الآلية والقنابل اليدوية والسكاكين الحربية

(1) L. Moore, the World Trade Center, Op. Cit. P. 711.

وغيرها من الأسلحة بطبيعتها، وبالتالى فإن سكاكين المطابخ وأمواس الحلاقة ومقصات الأظافر وغيرها من الأسلحة بالتخصيص تعتبر أشياء غير ضارة فى المجتمع الأمريكى حتى إن أطفال المدارس يستخدمون بعضها فى أنشطتهم المدرسية والمنزلية. وبالتالى حتى لو رآها المفتشون فى المطار كانوا سيسمحون للركاب بالدخول بها إلى متن الطائرة باعتبارها أدوات وليست أسلحة.

(٢) أن المختطفين عرفوا جيداً أنهم بمجرد تواجدهم على متن الطائرة، فإنهم يعتبرون فقط المسلحين على متنها، حيث إن التفتيش قد شمل باقى الركاب الذين لايحملون، إذن، أسلحة أو متفجرات، وبالتالى فإن المختطفين قد علموا أنه باستخدام عنصر المفاجأة، فإن أى أداة حتى لو كانت أداة قطع مدرسية أو سكيناً من البلاستيك قد تجعل منهم أطرافاً مسلحين على متن الطائرة.

(٣) أن المختطفين كانوا يعلمون جيداً أن ملاحى الطائرة والركاب سيسمحون لهم بقيادة الطائرة دون عقبات كبيرة وذلك لأن الخلفية الثقافية للعقلية الأمريكية يرسخ فيها أن أقصى مايفعله المختطفون هو التوجه بالطائرة إلى مكان معين لإجراء مفاوضات بغية التوصل لمطالب معينة ثم سينتهى الأمر (١).

وهكذا فإن قضية مثل هذه ستؤدى إلى استخدام كل من المدعى والمدعى عليه لنفس المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ومع كل حق: فالمدعى سيطالب بالتعويض المطلق على أساس أن الناقل مسئول وفقاً للفقرة (٢/أ) من هذه المادة لأنه بإهماله قد تسبب فى صعود الإرهابيين بأسلحتهم على متن الطائرة، وللمدعى الحق فى ذلك خاصة بعد معيار الإهمال المعدل الذى ورد فى هذه المادة. أما المدعى عليه فسيدفع بعدم إهماله لأن الحادث قد نجم عن فعل

---

(1) L. Moore, the World Trade Center, Op. Cit. P. 712.

الغير الذى خطط مسبقاً وجيداً لارتكاب الحادث خاصة وأن ملابسات ارتكاب الحادث والأدوات المستخدمة لا تنبئ بوجود إهمال بل بوجود نية مبيته من جانب طرف ثالث وفقاً للفقرة (٢/ب) من نفس المادة. وللمدعى عليه الحق فى ذلك[١].

وهكذا فإننا نتوقع فى المستقبل مشاكل عملية نتيجة التعارض بين طريقى دفع المسئولية المنصوص عليهما فى الفقرتين (٢/أ) و(٢/ب) من المادة (٢١) من الاتفاقية للفصل فيما إذا كان الضرر قد وقع نتيجة إهمال الناقل أو خطأ الغير. الأمر الذى كنا نفضل، معه، تبنى تأسيس المسئولية على المخاطر أو تحمل التبعة فى حالة نقل الأشخاص دون تمييز وتقليل طرق دفع المسئولية ليتمشى مع هذا الأساس وحصرها فى خطأ المضرور.

الفرع الثانى

طرق دفع المسئولية فى نقل البضائع

أخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بالمسئولية الموضوعية للناقل الجوى القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك فى حالة الأضرار الحادثة للبضائع من تلف أو ضياع أو تعيب. وهو نفس الأساس المتبع فى ظل بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥. ويعنى ذلك انشغال مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار الحادثة للبضائع بمجرد حدوث هذه الأضرار دون حاجة لإثبات خطأ الناقل[٢].

---

(1) C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery, Op. Cit. P. 839.

(٢) يختلف هذا الحكم عن مثيله الوارد فى قانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى للبضائع، حيث أقام المشرع المصرى مسئولية الناقل عن الأضرار الحادثة للبضائع على أساس المسئولية المفترضة، حيث تفترض مسئولية الناقل عن هذه ===

وقد انعكس هذا الأساس على طرق دفع مسئولية الناقل الجوى الذى لن يمكنه الفكاك من هذه المسئولية إلا بإرجاع الضرر إلى واحد من خمسة أسباب عددت المادة (١٨) من الاتفاقية الأربعة الأولى منها فى حين جاء الخامس فى المادة (٢٠) وهذه الأسباب الخمسة هى:

أ) وجود خلل كامن فى تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتى فيها.

ب) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

جـ) عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

د) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

هـ) إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض، أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه بحيث يعفى الناقل، فى هذه الحالة، كلياً أو جزئياً، من المسئوليه بقدر مايكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر للبضائع أو أسهم فى حدوثه[1].

بيد أن الاتفاقية إذا كانت قد أقامت مسئولية الناقل على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، فإنها قد أفرغت الأساس من مضمونه بكثرة الأسباب التى

=== الأضرار، ولايعفى الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع هذا الضرر كالقوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشىء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه (م ٢٩٠/١). بيد أن هذه المسئولية المفترضة لاتقوم، أيضاً، إلا فى حالة النقل التجارى للبضائع، أما النقل المجانى الذى يتم بواسطة ناقل غير محترف وبدون أجرة، فقد أقام المشرع المسئولية عنه على أساس الخطأ واجب الإثبات، بمعنى أن الناقل لايسأل إلا إذا أثبت الشاحن صدور خطأ من جانب الناقل أو من تابعيه أو وكلائه (م ٢٩٧).

(1) P.S. Dempsey, Op. Cit. P. 313.

يحق للناقل الاستناد إليها لدفع مسئوليته، فأصبح الأساس كما لو كان مسئولية خطئية مفترضة يمكن للناقل دفعها بإحدى الطرق المشار إليها، الأمر الذى يصب، فى النهاية، لمصلحة الناقل الجوى على حساب الشاحن أو المرسل، فى حين كان الأولى أن تقلل الاتفاقية من طرق دفع المسئولية حتى تنسجم هذه الطرق مع أساس المسئولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة[١].

الفرع الثالث

طرق دفع المسئولية فى نقل الأمتعة

فرقت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بالنسبة لنقل الأمتعة بين الأمتعة المسجلة، والأمتعة غير المسجلة، وأقامت المسئولية فى كل نوع منها على أساس مختلف، ومن ثم خولت الناقل طرقاً مختلفة لدفع مسئوليته:

(١) فبالنسبة للأمتعة المسجلة: وحدت الاتفاقية بين الأساس القانونى للمسئولية عن الأضرار الحادثة لها، والأساس القانونى للمسئولية عن الأضرار فى حالة نقل البضائع. بمعنى أن الاتفاقية جعلت مسئولية الناقل فى حالة نقل الأمتعة المسجلة مسئولية موضوعية قوامها الخطرأو تحمل التبعة بحيث يسأل الناقل الجوى عن الضرر الذى ينشأ فى حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها بمجرد حدوث الضرر على متن الطائرة أو أثناء أى فترة كانت فيها هذه الأمتعة المسجلة فى حراسة الناقل[٢].

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٢٩٢ ص٣٠٧.

(٢) يخالف قانون التجارة الجديد اتفاقية مونتريال، أيضاً، فى هذا الشأن حيث يقيم المشرع المصرى مسئولية الناقل الجوى الداخلى عن الأضرار التى تحدث للأمتعة المسجلة على أساس المسئولية المفترضة، حيث تفترض مسئولية الناقل عنها، ولايعفى منها إلا إذا أثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر كالقوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيىء أو خطأ الراكب (م ١/٢٩٠).

وعلى هذا فإن الناقل الجوى لايمكنه دفع هذه المسئولية إلا بإرجاع الضرر إلى واحد من سببين هما:

أ) وجود خلل كامن فى هذه الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتى فيها (م١٧/٢).

ب) نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه (م٢٠).

ولا شك أن بناء المسئولية فى حالة نقل الأمتعة المسجلة على نفس الأساس القانونى للمسئولية فى حالة نقل البضائع وهو الخطر أو تحمل التبعة هو أمر منطقى لأن هذه الأمتعة لا تكون فى حوزة الراكب، وإنما يتسلمها الناقل وتخضع لحراسته كالبضائع سواء بسواء ومن ثم وجبت التسوية بينهما، فضلاً عن أن تقليل طرق دفع المسئولية فى حالة نقل الأمتعة المسجلة يتمشى مع المسئولية الموضوعية.

(٢) أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة بما فى ذلك الأمتعة الشخصية التى يحملها الراكب معه، فقد جعلت الاتفاقية مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيبها مسئولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدى واجب الإثبات[١]. بمعنى أن الناقل الجوى ليس مطالباً بدفع مسئوليته إذ الأصل أنه غير مسئول، إلا إذا أثبت المضرور أن الضرر الحادث لهذه الأمتعة كان ناتجاً عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه (م١٧/٣).

ولاشك أن تدنى الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى، فى هذه الحالة، هو أمر منطقى أيضاً، نظراً لأن هذه الأمتعة، خلافاً للأمتعة المسجلة، تظل فى

---

(١) يتفق قانون التجارة الجديد مع اتفاقية مونتريال فى هذا الحكم بالنسبة للنقل الجوى الداخلى حيث تقوم مسئولية الناقل على الأضرار الحادثة للأمتعة التى يحتفظ المسافر بحراستها طوال السفر على أساس الخطأ واجب الإثبات، بمعنى عدم مسئولية الناقل عنها إلا إذا أثبت المسافر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه (م٢٩١).

حوزة الراكب ولايتسلمها الناقل ومن ثم لاتخضع لحراسته. ولذا وجبت مراعاة الناقل وإلقاء عبء إثبات الخطأ على عاتق صاحب هذه الأمتعة.

الفرع الرابع
طرق دفع المسئولية فى حالة التأخير فى النقل

ظلت مسئولية الناقل الجوى عن أضرار التأخير، فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض بحيث يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع، ولايستطيع التخلص من هذه المسئولية إلا بإثبات أحد أمرين هما:

أ) أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقوله لتفادى الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها (م١٩).

ب) أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض، أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه (م٢٠)[١].

ويلاحظ أن الاتفاقية قد استبدلت عبارة التدابير المعقولة "Mesures Raisonnable" بعبارة التدابير الضرورية التى كانت واردة فى اتفاقية وارسو

(١) لايتفق قانون التجارة الجديد مع اتفاقية مونتريال فى هذا الحكم، أيضاً، حيث أقام القانون مسئولية الناقل الجوى الداخلى عن التأخير فى النقل على أساس المسئولية المفترضة بحيث يسأل الناقل عن هذه الأضرار بمجرد حصولها ولا يستطيع التحلل من هذه المسئولية إلا إذا أقام الدليل على أن عدم تنفيذ التزامه بالنقل فى الميعاد لايرجع إلى خطئه الشخصى أو خطأ تابعيه، بل يجد مصدره فى سبب أجنبى لايد له فيه، كالقوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشيىء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب (م٢٩٠/١).

وبروتوكولاتها المعدلة وذلك تفادياً للخلاف الفقهى والقضائى الذى ثار حول تفسير العبارة الأخيرة(١).

وخلاصة القول أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد ردت طرق دفع المسئولية إلى سبب عام يسرى على كل أنواع النقل، وأسباب خاصة بكل نوع من هذه الأنواع.

فأما عن السبب العام لإعفاء الناقل الجوى من المسئولية فيتمثل فى نص المادة (٢٠) التى تسرى على جميع أحكام المسئولية الواردة فى الاتفاقية، ومفاده إعفاء الناقل من المسئولية عن الأضرار الحادثة للركاب والأمتعة والبضائع، فضلاً عن التأخير فى النقل إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض، أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه. وهذا الإعفاء قد يكون كلياً أو جزئياً بقدر مايكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم فى حدوثه.

---

(١) كان المشروع التمهيدى لاتفاقية وارسو يقضى بضرورة أن يتخذ الناقل الجوى «التدابير المعقولة "Mesures Raisonnable"» غير أن هذا التعبير قد استبدل بناء على اقتراح الوفد السوفيتى بعبارة التدابير الضرورية التى أشرنا إليها سابقاً، كما تصدى مؤتمر لاهاى ١٩٥٥ لهذه المسألة واقترحت بعض الوفود استبدال هذه العبارة بعبارة أخرى. فاقترح وفد الأرجنتين استعمال عبارة «التدابير الممكنة والمتوقعة»، بينما اقترح الوفد الإيطالى استعمال عبارة «التدابير الضرورية والممكنة»، كما اقترح وفد «الآياتا» مؤيداً من الوفد الفرنسى واليونانى عبارة «التدابير المعقولة». غير أن الأمر قد استقر على إبقاء نص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو كما رأيناه بمايشمله من عبارة «التدابير الضرورية» الأمر الذى أثار الخلاف الذى أشرنا إليه. راجع. د. أبوزيد رضوان، السابق، رقم ٣٢٠ ص ٣٣٠، وهامش رقم (٣) بنفس الصفحة.

وأما عن الأسباب الخاصة بكل نوع من أنواع النقل الجوى فقد جاءت متعددة ومتنوعة انعكاساً للأسس القانونية للمسئولية التى أوردتها الاتفاقية والتى جاءت متعددة ومتنوعة تبعاً لنوعية النقل وحجم الضرر، وذلك فى محاولة من الاتفاقية لتحقيق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين الجويين من جهة، ومصالح متلقى خدمة النقل الجوى من جهة أخرى، فضلاً عن محاولة تحقيق التوازن الأكبر بين مصالح الدول المختلفة ذات الفلسفات القانونية المتباينة.

المبحث الرابع

التحديد القانونى للمسئولية

تمهيد وتقسيم:

يأتى الأساس القانونى لمسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى مصلحة الركاب أو الشاحنين سواء فى الحالات التى بنى فيها على الخطأ المفترض أو فى الحالات التى بنى فيها على المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك لأن الركاب أو الشاحنين معفيون من إثبات خطأ الناقل. وفى المقابل وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويض الذى يلتزم الناقل بدفعه إذا ما انعقدت مسئوليته، وذلك بقصد حماية الناقلين الجويين وعدم عرقلة مرفق النقل الجوى بتحميلهم بأعباء مالية تنوء بها كواهلهم. ولذلك فإن الخطأ المفترض والمسئولية الموضوعية من ناحية والمسئولية المحدودة من ناحية أخرى هما الدعامتان اللتان يقوم عليهما التوازن الدقيق بين مصالح المضرورين من ناحية ومصالح الناقلين الجويين من ناحية أخرى.

ومع ذلك فإن الاتفاقية قد نصت على بعض الحالات التى تكون فيها مسئولية الناقل الجوى غير محدودة، ومن ثم لايجوز له التمسك بالحدود القصوى للتعويض. كما نصت الاتفاقية على ضمانات لتغطية مسئولية الناقل الجوى سواء المسئولية المحدودة أو غير المحدودة حتى يضمن المضرور استيفاء التعويض المحكوم له به.

وعلى هذا فإننا نبحث فى التحديد القانونى لمسئولية الناقل الجوى من خلال ثلاثة مطالب على النحو الآتى:

المطلب الأول: المسئولية المحدودة للناقل الجوى.

المطلب الثانى: المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى.

المطلب الثالث: ضمانات تغطية مسئولية الناقل الجوى.

المطلب الأول

المسئولية المحدودة للناقل الجوى

تمهيد وتقسيم:

متى أخل الناقل الجوى بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وأخفق فى دفع مسئوليته بالطرق المقررة قانوناً انعقدت مسئوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذى يلحق بالركاب والشاحنين والأصل أن التعويض يجبر كل الضرر، بيد أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد خرجت على هذا الأصل ووضعت للتعويض الذى يتحمله المسئول حداً أقصى لايجوز النزول الاتفاقى عنه.

وجدير بالذكر أن قدرالتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى المسئول عن الضرر ليس من قبيل التقدير الجزافى "à forfait" بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون ما اعتبار للضرر الحقيقى الذى لحق بالمسافر أو البضاعة، بل هو حد أقصى لمايدفعه الناقل الجوى من تعويض. فإذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوى لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق فى ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر فى الاتفاقية. فشرط الحصول على هذا القدر بالكامل هو أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر منه. ومعنى هذا أن التعويض يجب أن يكون مساوياً فى الأصل لقيمة الضرر، ولكن شريطة عدم مجاوزة الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية(١).

ولما كانت فكرة وضع حد أقصى للتعويض تقوم أساساً على التوفيق بين مصالح الناقلين، ومصالح متلقى خدمة النقل، وترتبط بما تتعرض له شركات ومؤسسات النقل الجوى من مخاطر من ناحية، وبالقيمة الفعلية لمبالغ التعويض من ناحية أخرى، فإنه كان من الطبيعى أن يميل الحد الأقصى

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١١٩ ص٢٣٩.

للتعويض نحو التصاعد كلما خفت أو توارت مخاطر الطيران، وتضاءلت القيمة الحقيقية لمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النقود بارتفاع الأسعار، ويظهر هذا جلياً فى تطور الحد الأقصى للتعويض منذ إبرام اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مروراً بالتعديلات التى أدخلت على اتفاقية وارسو وهو مانعرض له فى فرعين على النحو الآتى:

الفرع الأول: المسئولية المحدودة للناقل الجوى فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة.

الفرع الثانى: المسئولية المحدودة للناقل الجوى فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

الفرع الأول

المسئولية المحدودة للناقل الجوى فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة

تطور الحد الأقصى للمسئولية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى بروتوكولات مونتريال الأربعة ١٩٧٥. وذلك كمايلى:

(أولاً) الحد الأقصى للتعويض فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩:

حددت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فى المادة (٢٢) منها الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى أمام الضحايا من المسافرين أو الشاحنين عن الضرر الذى لحق بهم نتيجة للحادث[1]. فبالنسبة لنقل الركاب، حددت الفقرة الأولى من المادة (٢٢) مسئولية الناقل الجوى قبل كل راكب بمبلغ (١٢٥) ألف فرنك. والفرنك المقصود هو الفرنك الذهب المعروف باسم

(1) P.S. Dempsey, Op. Cit. P. 247.

الفـرنك بوانكاريه "Poincaré" الذى يشتـمل على ٦٥٫٥ ملليـجـرام من الذهب عيـار ٩٠٠ فى الألف. أما فيـما يتعلق بالأمتعة غير المسجلة التى يحتـفظ بها الراكب فى حراسته فقد حددت الفقرة الثالثة من هذه المادة الحد الأقصى للتعويض عنها بمبلغ (٥٠٠٠) فرنك عن كل راكب. أما بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة أو نقل البضائع فتكون مسئولية الناقل عنها، طبقاً للفقرة الثانية من المادة المشار إليها، محدودة بمبلغ (٢٥٠ فرنك) كحد أقصى عن كل كيلو جرام وزن[١].

وتجدر الإشارة إلى أن الفرنك الذهب فى اتفاقية وارسو هو مجرد وحدة نقدية المراد منها توحيد العملة التى يتم على أساسها تحديد مسئولية الناقل الجوى حتى لايتأثر المضرورون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيـمة عملات الدول التى يعرض النزاع أمام محاكمها. بيد أن الوفاء يتم بالعملة الوطنية بعد تحويل هذه المبالغ إليها، ذلك أن الاتفاقية لم تفترض مطلقاً إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب.

وإذا كانت الاتفاقية تشير إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها فيها إلى أرقام دائرية فى كل عملة وطنية إلا أنها لم تحدد سعر الصرف الذى يتعين التعويل عليه عند التحويل. الأمر الذى أثار صعوبات شديدة واختلافات جذرية بين المحاكم: فذهبت بعض المحاكم[٢] إلى التعويل على سعر الذهب فى السوق الحرة لمافيه من مصالح لمتلقى خدمة النقل. إلا أن البعض الآخر منها[٣]

---

(١) هذا ويمكن لقاضى الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا ما كانت أحكام قانونة تسمح بذلك. ولكن يشترط، فى هذه الحالة، ألا يزيد رأس مال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض، وذلك حتى لاتكون صورة المرتب سبيلاً للتحايل على أحكام المسئولية المحدودة.

(2) Paris 6 Oct. 1978, dans: paris, 31 Janv. 1980, D.M.F 1980, P. 285.

(3) Paris, 11 Juin 1975, Rev. fr. dr. aérien 1976, P. 127 & Rennes 10 fév. 1983, D.M.F 1983, P. 499.

ظل يتمسك بالسعر الرسمى للذهب، بل إن بعض المحاكم [١] قامت بحساب التعويض بالفرنكات الفرنسية على أساس أن هذه الفرنكات هى التى خلفت الفرنك بوانكاريه.

غير أن السعر الرسمى للذهب ينبغى استبعاده لأنه لم يعد له وجود فى العديد من الدول إلا فى المعاملات التى تربط بين البنوك المركزية بعضها البعض. كذلك لايمكن الأخذ بآخر سعر رسمى للذهب حدده تشريع وطنى لما فى ذلك من إجحاف بحقوق المضرورين بالإضافة إلى الطابع التحكمى للتشريعات الوطنية فى تحديد هذا السعر حماية لعملاتها الوطنية، ثم إن فى ذلك إهدار لحكم هام استحدثه بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ مؤداه تحويل المبالغ المنصوص عليها فى الاتفاقية وفقاً لسعر الذهب للعملات الوطنية يوم صدور الحكم، فيكون الاستناد إلى تشريع يحدد سعراً رسمياً لم يعد نافذاً يوم صدور الحكم إهداراً لحكم بروتوكول لاهاى.

أما حساب التعويض بالفرنك الفرنسي، فرغم أنه حقق هدف الاتفاقية المتمثل فى توحيد العملة التى يتم على أساسها تحديد التعويض، إلا أنه عرضه للخضوع لتدخلات السلطات العامة الفرنسية تصعيداً لقيمته أو تخفيضاً لها، ولايتصور ترك مصير المضرورين فى شتى أنحاء العالم للمصالح النقدية لفرنسا.

فالأوفق إذن هو الأخذ بسعر الذهب فى السوق الحرة. ويمكن للقاضى الوطنى الاستناد إلى السوق المحلية أو إحدى الأسواق العالمية كسوق لندن مثلاً. وفى ذلك توحيد للعملة التى يتم على أساسها تحديد التعويض، فضلاً عن تحقيق مصالح المضرورين نظراً لارتفاع سعر الذهب فى السوق الحرة عن

---

(1) Paris 13 Janvier 1980, D.M.F 1980, P. 286.

أسعاره الرسمية فى معظم الدول، بالإضافة إلى الثبات النسبى لقيمة هذه السلعة النفيسة[١].

(ثانياً) الحد الأقصى للتعويض فى بروتوكول لاهاى ١٩٥٥:

ظل الحد الأقصى للتعويض الذى حددته المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو مقبولاً حتى الحرب العالمية الثانية، إلا أنه مع مرور الوقت بدا هذا الحد ضئيلاً أمام ارتفاع الأسعار وانخفاض قيمة النقود علاوة على التطور الذى حققه الإنسان فى تقنية الطيران وماترتب عليه من تقليل المخاطر التى كانت تتعرض لها مؤسسات وشركات النقل الجوى مما دفع الفقه والمشتغلين بالطيران إلى المطالبة بإعادة النظر فى الحد الأقصى للتعويض المقرر فى اتفاقية وارسو[٢].

وهذا ماتم بالفعل بمقتضى بروتوكول لاهاى عام ١٩٥٥ الذى عدل جزئياً من اتفاقية وارسو فى بعض المواضع لاسيما بالنسبه للحد الأقصى للتعويض[٣]. فوفق المادة (١١) من بروتوكول لاهاى، التى عدلت نص المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو، أصبح الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى فى حالة وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو بأى أذى بدنى آخر هو (٢٥٠) ألف فرنك فرنسى ذهب لكل راكب. بيد أن البروتوكول لم يغير من الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو الأمتعة المسجلة أو بالنسبة للبضائع.

كما استحدث بروتوكول لاهاى حكماً لم يكن وارداً باتفاقية وارسو تضمنته المادة (٢٢/ب) يواجه الضياع أو التلف أو التأخير الذى يلحق جزءاً

---

(١) راجع: د. محمد فريد العرينى، السابق، رقم ١٣٧ ص٢٨٠ ، د. هانى دويدار. السابق. ص٢٤٥-٢٤٧.

(٢) د. حفيظة الحداد. السابق. ص٢٣٢.

(3) J. Constantinoff, La révision de la Convention de Varsovie, Op. Cit., P. 253.

من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شيىء منها. وفى هذا الصدد يفرق الحكم المستحدث بين فرضين:

(الأول) وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئى فى قيمة الطرود الأخرى. وفى هذه الحالةلايؤخذ فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحقها الضرر وحدها وذلك بصرف النظر عما إذا كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو إيصال أمتعة واحد أو أكثر.

(والثانى) وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة ولكن الضرر يؤثر فى قيمة الطرود الأخرى. كما لوكانت البضاعة المنقولة تتمثل فى آلة تم توزيع أجزائها على عدة طرود فيؤثر هلاك أو تلف جزء منها فى قيمة باقى الأجزاء. وفى هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من أجل أن يغطى مالحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر جزئى وما انتقصت قيمته بالتبعية. بيد أن البروتوكول اشترط، لتطبيق هذا الحكم، أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحد أو بخطاب نقل جوى واحد. أما إذا صدرت عدة إيصالات أو خطابات فلا يؤخذ فى الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحق بها الضرر[١].

(ثالثاً) الحد الأقصى للتعويض فى اتفاق مونتريال ١٩٦٦:

رغم مضاعفة بروتوكول لاهاى للحد الأقصى للتعويض بالنسبة لكل راكب إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رأت أن ماجاء به البروتوكول من مضاعفة للحد الأقصى غير كاف، وهددت بالانسحاب من اتفاقية وارسو كما ذكرنا ،مما أدى إلى إبرام اتفاق مونتريال عام ١٩٦٦ بين هيئة الطيران المدنى الأمريكية

(١) راجع: د. هانى دويدار. السابق. ص٢٤١.

وعدد كبير من شركات الطيران التابعة لعديد من الدول، كان من بينها شركة مصر للطيران. ويلتزم الموقعون على الاتفاق المذكور برفع الحد الأقصى للتعويض إلى مبلغ (٧٥٠)ألف دولار شاملاً لكافة المصروفات في حالة وفاة المسافر أو إصابته، وذلك في كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتقع فيه نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد وجود مرسى جوي لها على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية. في حين لم يتعرض الاتفاق للحد الأقصى للتعويض في حالة نقل أمتعة المسافر غير المسجلة أو المسجلة أو نقل البضائع[1].

(رابعاً) الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١:

دفع هذا الوضع الشاذ الناجم عن التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو، والذي من مقتضاه أن قيمة الإنسان يمكن أن تختلف من حيث التعويض باختلاف خضوع دعوى المسئولية لأحكام اتفاقية وارسو بحدها الأقصى (١٢٥) ألف فرنك، أو لأحكام هذه الاتفاقية معدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥ بحدها الأقصى (٢٥٠) ألف فرنك، أو لاتفاق مونتريال ١٩٦٦ الذي رفع الحد الأقصى للتعويض إلى (٧٥٠)ألف دولار إلى المناداة بالمراجعة الشاملة لأحكام اتفاقية وارسو[2].

وهذا ما تم من خلال بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ ، والذي لم يدخل حيز النفاذ على المستوى الدولي، حيث رفع الحد الأقصى للتعويض، بموجب المادة (٨/١/أ) التي عدلت المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو إلى (مليون ونصف فرنك ذهب) لتغطية جميع طلبات التعويض المقدمة عن الأضرار التي تصيب المسافر من وفاة أو إصابة أو أي أذى بدني آخر.

---

(1) M. Pourcelet, L'Accord du 4 Mai, 1996, Op.Cit. P. 247 ets.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٢٣ ص٣٥٠.

كما تعرض بروتوكول جواتيمالا لأول مرة للحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير بالنسبة لنقل الركاب إذ قررت المادة (٨/١/ب) أن يكون الناقل الجوى مسئولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن التأخير بحد أقصى وهو (٦٢٫٥٠٠ فرنك لكل مسافر). أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن فقد أو تحطيم أو تأخير الأمتعة غير المسجلة فقد حددته المادة (٨/١/جـ) بمبلغ (١٥) ألف فرنك.

ومع ذلك فقد احتفظ بروتوكول جواتيمالا بالحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل البضاعة دون تغيير كما حددته المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، وبروتوكول لاهاى ١٩٥٥، أى أن تكون مسئولية الناقل الجوى محدودة بمبلغ (٢٥٠ فرنك) عن كل كيلو جرام مع التحفظ بالنسبة للقيمة الحقيقية للبضاعة وضرورة تقديم إقرار خاص بذلك إلى الناقل الجوى عند تسلمه إياها [١].

(خامساً): الحد الأقصى للتعويض فى بروتوكولات مونتريال عام ١٩٧٥:

نظراً للخلافات المشار إليها بشأن تحويل الفرنك الفرنسى إلى العملات الوطنية فقد استبدلت بروتوكولات مونتريال الثلاثة الموقعة عام ١٩٧٥ بالفرنكات الذهبية التى اتخذتها اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها حقوق السحب الخاصة "Droit de Tirage Speciaux" «DTS» وذلك لحساب قيمة التعويض [٢].

وحقوق السحب الخاصة هى وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولى "Fonds Monetaire International" «F.M.I» وفصلها عن الذهب

(1) R. H. Mankiewicz, Le Protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, Op. Cit. P. 15 ets.

(2) G. Guillaume, Les réformes apportées en 1975, Op. Cit. P.11 ets.

عام ١٩٧٤ وتم تقويمها آنذاك، على أساس مجموعة عملات ست عشرة دولة من أعضاء الصندوق بشرط مساهمة أى منهما بنسبة ١٪ على الأقل فى التجارة العالمية. وقد أدخل الدولار الأمريكى فى تحديد هذه الحقوق بنسبة ٣٣٪، والجنيه الاسترلينى بنسبة ٢٪، والمارك الألمانى بنسبة ٥ر١٢٪، والفرنك الفرنسى بنسبة ٥ر٣٪ والين اليابانى بنسبة ٧٪، والدولار الكندى بنسبة ٩٪ ، وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوته. ثم أصبح التقويم على أساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة: وهى الدولار الأمريكى والين اليابانى والمارك الألمانى والجنيه الاسترلينى والفرنك الفرنسى[1].

وبذلك يكون الحد الأقصى للتعويض إذا ماطبقت أحكام اتفاقية وارسو الأصلية، بالنسبة لنقل الركاب (٨٣٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة، وبالنسبة لنقل الأمتعة (١٧) وحدة، وبالنسبة لنقل البضائع (٣٣٢) وحدة (م٢ من بروتوكول مونتريال رقم ١).

وإذا تعلق الأمر بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاى ١٩٥٠، فإن الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل الركاب (١٦٦٠٠) وحدة، ونقل الأمتعة (١٧) وحدة، والبضائع (٣٣٢) وحدة (م٢ من بروتوكول مونتريال رقم ٢).

أما إذا كانت الأحكام المطبقة هى تلك التى نصت عليها اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا ١٩٧١، فيكون الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الركاب (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وفى حالة التأخير فى نقل الركاب (٤١٥٠) وحدة، وفى حالة نقل الأمتعة (١٠٠٠) وحدة، وفى حالة نقل البضائع (١٧) وحدة (م٢ من بروتوكول مونتريال رقم ٣).

---

(١) راجع: د. هانى دويدار. السابق. ص٢٤٦ هامش رقم (١).

الفرع الثانى

المسئولية المحدودة فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

إذا كان التطور الحادث فى مجال الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه قد أدى إلى حساب هذا الحد الأقصى وفقاً لحقوق السحب الخاصة بالمعنى الذى يقصده صندوق النقد الدولى، فإن اتخاذ هذه الوحدة الجديدة كأساس لحساب التعويض لايطبق إلا بالنسبة للدول الأعضاء فى الصندوق. كما أن عدم دخول هذه البروتوكولات حيز النفاذ على المستوى الدولى جعل حساب التعويض يتم على أساس الوحدة التى نصت عليها اتفاقية وارسو قبل تعديلها بهذه البروتوكولات، وهى الفرنك بوانكاريه، فى حالات، بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة فى حالات أخرى، الأمر الذى أنشأ تضارباً فى هذا الشأن.

ولهذا جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لتوحيد الحلول المتبناه فى مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض، فضلاً عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حساب هذا الحد الأقصى. وتفصيل ذلك فيمايلى:

(أولاً) الحد الأقصى للتعويض:

١- الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الركاب:

ذكرنا أن اتفاقية مونتريال قد قسمت مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تحدث فى حالة نقل الركاب إلى فئتين: (الأولى) المسئولية عن الأضرار التى لاتتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة، وفيها تكون مسئولية الناقل موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، بحيث لن يعفى من هذه المسئولية إلا إذا رد الضرر إلى خطأ المضرور نفسه. (والثانية) المسئولية عن الأضرار التى تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة،

وفيها تكون مسئولية الناقل شخصية قوامها الخطأ المفترض فى جانب الناقل الذى لن يعفى من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أنه لم يخطىء أو أن الضرر ناجم عن خطأ الغير(١).

وعلى هذا فإن الحد الأقصى للتعويض فى حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية هو (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (م٢١)، وذلك على أساس أن الراكب الذى يطالب بالتعويض عن الأضرار التى حدثت له سيتقاضى تعويضاً تلقائياً عن الأضرار التى لاتتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة إذ أن مسئولية الناقل عن تعويض هذه الأضرار هى مسئولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة ومن ثم لن يستطيع دفعها أو الحد منها إلا إذا رد الضرر إلى خطأ المضرور نفسه. أما إذا زادت قيمة الأضرار التى أصابت الراكب عن هذا الحد، فلن يحصل على تعويض يجاوز هذا الحد لأن حصوله على تعويض يزيد عنه سيكون بمثابة حصوله على تعويض يجاوز الحد الأقصى للمسئولية، ومن ثم لا بد أولاً من إثبات خطأ الناقل(٢).

ويلاحظ فى هذا الشأن ماسبق أن ذكرناه بشأن الانفصال التام بين فئتى المسئولية بالنسبة لمبلغ التعويض الواحد. بمعنى أن الاتفاقية تقرر تحديد التعويض بالنسبة للمسئولية الموضوعية عن أضرار الفئة الأولى، وإطلاق التعويض بالنسبة للمسئولية الشخصية عن أضرار الفئة الثانية. كل ذلك داخل مبلغ التعويض عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة

---

(1) L. Moore, the World Trade Center, Op. Cit., P. 706 & C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery, Op. Cit., P. 836.

(٢) يبلغ الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل فى حالة النقل الجوى الداخلى للمسافرين فى قانون التجارة الجديد (١٥٠) ألف جنيه عن كل راكب (م٢٩٢/١).

جسدية. وهو أمر مستحدث فى اتفاقية مونتريال لاتبرره إلا اعتبارات تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الركاب من جهة أخرى.

أما الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التأخير فى نقل الركاب، فهو (٤١٥٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (م٢٢/١).

٢- الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الأمتعة:

حددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الأمتعة من هلاك أو تلف أو تعييب أو تأخير بمقدار (١٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا فرق فى ذلك بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة (م٢٢/٢)[1].

٣- الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل البضائع:

حددت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مسئولية الناقل الجوى عن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها بمقدار (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام من البضائع[2].

فإذا لحق الضرر بجزء من البضاعة فقط فقد اتبعت الاتفاقية مسلك بروتوكول لاهاى فى هذا الشأن وقررت فى المادة (٤/٢٢) التفرقة بين فرضين: (الأول) الضرر الجزئى دون التأثير فى قيمة الطرود الأخرى. وفيه

---

(١) يبلغ الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل فى قانون التجارة الجديد فى حالة النقل الداخلى للأمتعة المسجلة (٥٠) جنيها عن كل كيلو جرام (م٢/٢٩٢)، وفى حالة الأمتعة غير المسجلة (٥٠٠) جنيها لكل راكب عن هذه الأشياء الصغيرة أو الشخصية التى تظل فى حيازته أثناء السفر. (م٣/٢٩٢).

(٢) يبلغ الحد الأقصى للتعويض فى حالة النقل الداخلى للبضائع فى قانون التجارة الجديد مبلغ (٥٠) جنيها عن كل كيلو جرام من البضائع (م٢/٢٩٢).

لايؤخذ فى الاعتبار عند حساب قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحقها الضرر فقط، بغض النظر عما إذا كان قد صدر عن كافة الطرود وثيقة شحن جوى أو إيصال بضائع واحد أو أكثر. (والثانى) الضرر الجزئى الذى يؤثر فى قيمة الطرود الأخرى. وفيه يؤخذ فى الاعتبار، عند تحديد قيمة التعويض، مجموع وزن الطرود كلها، شريطة أن تكون كافة الطرود مشمولة بوثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد. فإذا كان قد صدر عن الناقل عدة وثائق أو إيصالات فلايؤخذ فى الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحقها الضرر[1].

وجدير بالذكر أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إذا كانت قد اتبعت بروتوكول لاهاى فى هذا الشأن، فإنها اختلفت معه فى قصر هذا الحكم على نقل البضائع، فى حين كان بروتوكول لاهاى يمد هذا الحكم إلى نقل الأمتعة فضلاً عن نقل البضائع.

(ثانياً) كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض:

١- كيفية تحويل الوحدة الحسابية إلى العملات الوطنية:

عالجت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى مادتها رقم (٢٣) كيفية تحويل الوحدة الحسابية الواردة فيها وهى وحدة حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية فى الدول المتعاقدة. فقرت أن هذا التحويل يتم عند التقاضى وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض. ثم فرقت فى كيفية التحويل بين ثلاثة مجموعات من الدول:

(المجموعة الأولى) مجموعة الدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى، ومنها مصر، تحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى

---

(1) P.S. Dempsey, Op. Cit., P. 226.

حق السحب الخاص وفقاً لكيفية التحويل التى يتبعها صندوق النقد الدولى والسارية وقت التحويل أى يوم صدور الحكم.

(المجموعة الثانية) مجموعة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى والتى تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً للطريقة التى تحددها كل دولة (م١/٢٣). ولذا ألزم النص هذه الدول عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التى تزمع اتباعها فى حساب عملتها الوطنية أو عند إجراء أى تغيير فى هذه الطريقة (م٣/٢٣).

(المجموعة الثالثة) مجموعة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقل الدولى ولكن أنظمتها لاتسمح بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حد السحب الخاص، واضطرت الاتفاقية، إزاء هذا الحظر إلى العودة إلى الفرنك بوانكاريه، كما هو الوضع فى اتفاقية وارسو، ولكنها لم تطلق عليه «فرنكاً» وإنما وحدة نقدية، ثم قيمت هذه الوحدة بما يعادل ٥ر٦٥ ملليجرام من الذهب عيار (٩٠٠) فى الألف . وبالنظر إلى هذه الدول يحسب الحد الأقصى للتعويض فى حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابه جسدية بمبلغ يعادل (مليون وخمسمائة ألف) وحدة نقدية عن كل راكب. وفى حالة الضرر الناشىء عن التأخير فى نقل الركاب بمبلغ يعادل (٦٢٥٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب. وفى حالة الضرر الحادث للأمتعة بمبلغ يعادل (١٥٠٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب. وفى حالة الضرر الذى يصيب البضائع بمبلغ يعادل (٢٥٠) وحدة نقدية عن كل كيلو جرام من البضائع. ويتم تحويل هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لهذه الدول وفقاً لأحكام قانونها الداخلى (م٢/٢٣). وتلتزم

هذه الدول، بدورها، بتبليغ جهة الإيداع بطريقة التحويل أو نتيجته أو التغيير فيهما (م٢٣/٣).

٢- استبعاد مصاريف الدعوى من نطاق الحد الأقصى للتعويض:

أجازت الفقرة السادسة من المادة رقم (٢٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لمحاكم الدول التى لايسمح قانونها الداخلى بالحكم بمصاريف الدعوى التى تكبدها المدعى استقلالاً عن مبلغ التعويض، أن تقضى فى دعاوى المسئولية التى ترفع أمامها بالإضافة إلى مبلغ التعويض بمبلغ يوازى كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى التى تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد، حتى لو ترتب على ذلك زيادة المبالغ المحكوم بها عن الحد الأقصى للمسئولية. بيد أن هذا الحكم لايسرى إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به لايزيد عن المبلغ الذى عرضه الناقل كتابة على المدعى خلال ستة أشهر من تاريخ الحادث الذى سبب الضرر أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت فى تاريخ لاحق لتلك المدة.

وعلى هذا فإن هذا النص يقرر أمرين: (الأول) جواز تجاوز الحد الأقصى للمسئولية المقرر فى الاتفاقية عن طريق إضافة مبلغ يوازى كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضى الأخرى التى تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد دون أن يشكل ذلك خروجاً على حد المسئولية المقرر فى الاتفاقية نظراً لاستبعاد هذه النفقات من نطاق هذا الحد. (والثانى) تشجيع أطراف عملية النقل الجوى من ناقلين وركاب أو شاحنين على حل النزاعات الناشئة عن هذه العملية عن طريق التسوية الودية خلال مدة معينة .

٣- المراجعة الدورية للحد الأقصى للمسئولية:

رغبة في التغلب على الصعوبات التى تثار دائماً بعد رفع الحد الأقصى للمسئولية، وحتى لاتتكرر محاولات رفع هذا الحد من جديد تبعاً لتغير

الظروف، فقد وضعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى المادة رقم (٢٤) نظاماً للمراجعة الدورية لحد المسئولية يقضى بمراجعة هذا الحد من جانب جهة الإيداع، وهى المنظمة الدولية للطيران المدنى "ICAO" مرة كل خمس سنوات(١)، على أن تتم أول مراجعة فى نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها ، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أو فى المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم فى تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان فى الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك فى الدول التى تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة فى الفقرة (١) من المادة ٢٣ (م٢٤/١).

وإذا تبين من المراجعة المشار إليها أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠٪، فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسئولية، ويصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف. وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها، فى غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار، لايسرى التعديل، وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف، وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أى تعديل (م٢٤/٢).

---

(١) لا توجد مثل هذه المراجعة فى قانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى حيث ربط المشرع المصرى التعويض بمبلغ ثابت بالجنيه المصرى لايسمح بتجاوزه إلا فى حالات معينة على سبيل الحصر. وهذا مسلك منتقد لأنه لم يضع فى الاعتبار مدى ماقد يطرأ على القوة الشرائية للعملة الوطنية من تغير نتيجة التضخم، وكان المأمول من المشرع، طالما ارتضى تحديد التعويض بمبلغ ثابت من العملة الوطنية، أن ينص على ضرورة مراجعة هذه الحدود على فترات دورية بما يسمح بتعديلها كلما نقصت قوتها الشرائية. راجع. د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٦٦ ص٣٢٩.

هذا ويجوز أن تتم المراجعة فى أى وقت حسب هذه الإجراءات، وذلك بصرف النظر عن مدة الخمس سنوات، شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف فى الاتفاقية عن رغبتها فى ذلك، وأن يكون عامل التضخم المشار إليه، قد تعدى ٣٠٪ منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. فإذا حدثت المراجعة، على هذا النحو، فإن المراجعات اللاحقة تجرى مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعة التى تمت دون مراعاة شرط المدة (م٢٤/٣).

المطلب الثانى
المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى

تمهيد وتقسيم:

ترتبط فكرة التحديد القانونى لمسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بتنفيذه لعملية النقل دون ما إخلال بواجباته القانونية المقررة، فضلاً عن ضرورة تنفيذ العقد بحسن نية. ويترتب على إخلال الناقل الجوى بهذه الواجبات عدم استطاعته الاحتجاج بأحكام المسئولية المحدودة، وذلك لأنه، بهذا الإخلال، تفقد ميزة تحديد المسئولية المقررة أساساً لصالحه سبب وجودها.

كذلك يجوز لإطراف عقد النقل الاتفاق على تشديد مسئولية الناقل على نحو يلزمه بدفع تعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر فى الاتفاقية، إذ أن مثل هذا الاتفاق صحيح على خلاف الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية أو الحد منها الذى يقع باطلاً وعديم الأثر.

وعلى ذلك فإنه يتم الرجوع إلى قاعدة التعويض عن كل الضرر أو مبدأ المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى فى أربعة حالات هى: الأضرار من الفئة الثانية التى تصيب الركاب وخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه، والاتفاق على

تجاوز الحد الأقصى للمسئولية، وتقديم بيان من الراكب أو الشاحن إلى الناقل يوضح طبيعة البضاعة أو قيمتها ومايعلقه على استلامها من أهمية خاصة[١]. ونبحث هذه الحالات فى أربعة فروع على النحو الآتى:

الفرع الأول: أضرار الفئة الثانية التى تصيب الركاب.

الفرع الثانى: خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

الفرع الثالث: الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية.

الفرع الرابع: إعلان المصلحة فى تسليم البضائع والأمتعة المسجلة.

الفرع الأول

أضرار الفئة الثانية التى تصيب الركاب

ذكرنا أن اتفاقية مونتريال قد قسمت مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تصيب الراكب إلى فئتين: (الفئة الأولى) هى الأضرار التى لا تتجاوز

---

(١) كانت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تتضمن حالة خامسة من حالات المسئولية غير المحدودة قوامها تخلف الناقل عن إصدار وثائق النقل أو تخلف بياناتها الإلزامية، وهذه الحالة لازالت سارية على النقل الجوى الداخلى وفقاً لقانون التجارة الجديد حيث تنص المادة (١/٢٨٦) على وجوب أن تتضمن وثيقة النقل الجوى «بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسئولية المحدودة المنصوص عليها فى المادة (٢٩٢) من هذا القانون وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام». بيد أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد جاءت خلواً من هذه الحالة بعد أن ألغاها بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة (م٢، ٣)، وألغاها بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ بالنسبة لنقل البضائع (م٩). ومن ثم أصبح الناقل الجوى الدولى يستفيد من المسئولية المحدودة رغم تخلف إصدار وثائق النقل أو تخلف بياناتها الإلزامية. راجع:

P.S. Dempsey, Op. Cit. P. 297.

قيمتها(١٠٠)ألف وحدة حقوق سحب خاصة. وتكون مسئولية الناقل عنها مسئولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أوتحمل التبعة. بحيث يسأل الناقل عن تعويض هذه الأضرار بحد أقصى يبلغ(١٠٠)ألف وحدة حقوق سحب خاصة دون أن يدفع هذه المسئولية إلا بإرجاع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه(م١/٢١) فإذا تجاوزت قيمة الأضرار هذا الحد ننتقل بالمسئولية من الفئة الأولى إلى (الفئة الثانية) حيث يسأل الناقل الجوى عن الأضرار التى تجاوز الحد الأقصى المشار إليه مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض (م٢/٢١)[1].

وعلى هذا فإن الناقل الجوى يسأل عن الأضرار التى تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة مسئولية غير محدودة حيث يجبر التعويض كل الضرر الزائد عن هذا الحد، وإلى هنا يأتى هذا الحكم لمصلحة المضرور إذ لايطلب منه، للحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى، سوى إقامة الدليل على ما أصابه من ضرر وقيمة هذا الضرر حتى تنعقد مسئولية الناقل ويقضى للمضرور بتعويض كل الضرر الذى أصابه.

بيد أن الاتفاقية مالبثت أن أعادت التوازن إلى ميزان مصالح الناقلين والركاب عندما جعلت مسئولية الناقل عن أضرار هذه الفئة مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، وبالتالى أجازت للناقل درء مسئوليته عن تعويض الأضرار التى تجاوز الحد الأقصى عن طريق نفى قرينة الخطأ المفترض فى جانبه، وذلك بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه (م٢١/٢/أ). وهو اثبات أيسر على الناقل من إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. الأمر الذى يخشى معه أن يكون المقصد النهائى من هذا الحكم هو حمل المضرورين على القناعة بالمسئولية المحدودة التى لايجاوز التعويض

(1) L. Moore, the World Trade Center, Op. Cit. P. 706 & C.E. Fumarola, Stratospheric Recovery, Op. Cit. P. 936.

فيها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة لكونها مسئولية موضوعية قوامها الضرر ويصعب على الناقل تقويضها[١].

بيد أننا نرى أن هذا الحكم يمكن أن يأتي في صالح المضرور وذلك لأنه إذا أراد أن يحصل على تعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية فما عليه إلا أن يثبت أن الضرر قد تسبب عن إهمال الناقل أو خطئه أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه وهو إثبات أيسر من الإثبات الذى كان ملقى على عاتقه في ظل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، حيث كانت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تلزم المضرور، إذا ما أراد الحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى الذى قررته، بإقامة الدليل على غش الناقل أو خطئه المساوى للغش، وكان بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ يلزم المضرور، في هذه الحالة، بإقامة الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل واقع إما بقصد إحداث الضرر وإما برعونة مصحوبة بإدراك أن ضرراً ما يمكن أن يحدث، كما كان بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ لايجيز، بأي حال، تجاوز الحد الأقصى للتعويض الذى قرره.

وهكذا فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد راعت مصلحة الراكب المضرور عندما تبنت ، في هذا الشأن، معياراً معدلاً لإهمال الناقل يجعل من اليسير على الراكب أن يثبته، وذلك عندما طالبت الراكب المضرور بإثبات الإهمال البسيط غير الموصوف للناقل الجوى حتى يتقاضى تعويضاً يجاوز الحد الأقصى المقرر، بعد أن كان المضرور مطالباً، حتى يصل إلى هذا الهدف في ظل اتفاقية وارسو، بإثبات غش الناقل أو خطئه المساوى للغش، وفي ظل بروتوكول لاهاى بإثبات السلوك الشائن للناقل "Wilful Misconduct".

بيد أنه يبقى هنا ماسبق أن ذكرناه بشأن التعارض بين سهولة إثبات خطأ الناقل من جانب المضرور، وفقاً للفقرة (أ) من المادة (٢/٢١)، وسهولة دفع

(١) د. محمد فريد العريني. السابق. رقم ١٥٢ ص٣١٦.

الناقل لهذه المسئولية التى تجاوز الحد الأقصى للتعويض عن طريق إثبات خطأ الغير وفقاً للفقرة (ب) من المادة (٢/٢٢) خاصة عندما يتعلق الأمر بحوادث الإرهاب الجوى، حيث يسهل على المدعى المضرور أن يثبت أن شركة النقل قد أهملت عندما سمحت لشخص ثالث بالصعود على متن الطائرة حاملاً أسلحة أو أدوات استخدمت فى اختطاف الطائرة، كما يسهل على شركة الطيران، من جهة أخرى، أن تثبت خطأ الغير الذى خطط للعملية الإرهابية وارتكبها بسوء نية. وهو الأمر الذى يقع عبء الفصل فيه على عاتق المحاكم القضائية فى الدول المختلفة لتقرر ما إذا كانت الاتفاقية قد راعت، فى هذا الشأن مصلحة الراكب المضرور على حساب مصلحة الناقل الذى سيكون بمثابة كبش الفداء فى حالة حوادث الإرهاب الجوى، أم أن الاتفاقية قد راعت مصلحة الناقل عندما أعطته مكنة التخلص من هذه المسئولية غير المحدودة بإثبات نفى خطئه البسيط أو بإثبات خطأ الغير.

الفرع الثانى

خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه

من البديهى أن يحرم الناقل الجوى من الاستفادة من ميزة الحد الأقصى للتعويض إذا لم ينفذ عملية النقل على هدى ماتستلزمه المبادىء العامة فى تنفيذ العقود بحسن نية. ومن هنا كانت المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تنص على أنه «ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو عن خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش. وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر فى نفس الظروف أحد تابعيه فى أثناء تأديته لأعمال وظيفته».

وقد أثار تحديد المقصود بعبارة «الغش والخطأ المعادل له» صعوبات جمة فى التطبيق. وأساس هذه الصعوبات يكمن أصلاً فى معرفة معنى عبارة «يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع» التى تبنتها الاتفاقية وهى بصدد ذكرها للخطأ المعادل للغش. وهل يقصد من ذلك أن واضعيها قد أرادوا الإحالة إلى القوانين الوطنية لتحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش؟ أم كان فى ذهنهم وضع قاعدة دولية موضوعية، وإذا كان الأمر كذلك فما هى هذه القاعدة؟

وقد انقسم الفقه إلى فريقين بصدد الإجابة على هذه التساؤلات[1]:

فذهب فريق إلى القول بأن المادة (٢٥) من الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الداخلى. وعلى ذلك فللقاضى، بالتطبيق لأحكام هذه المادة، الحرية المطلقة في استلهام الحلول التى أوردها قانونه الوطنى فى شأن تعريف الخطأ المعادل للغش.

وذهب فريق آخر إلى القول بأن هذه المادة لا تعنى حرية القاضى فى تحديد معنى الخطأ المعادل للغش على ضوء المفاهيم السائدة فى قانونه الداخلى، ولكنها تتضمن قاعدة موضوعية مؤداها أن واضعى الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع تسوية بعض أنواع الخطأ بالغش، وإنما قصدوا من وراء ذلك السماح للدول التى لايوجد فى قانونها الداخلى اصطلاحاً مقابلاً ومطابقاً لفكرة الغش "Dol" كالبلاد الأنجلوسكسونيه، بالإستعانة بأقرب فكرة فى قوانينها الداخلية إلى فكرة الغش. وعلى ذلك ينبغى تفسير نص المادة (٢٥) على النحو التالى: ويحرم الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه وذلك فى الدول التى يعرف قانونها الداخلى فكرة الغش، أو إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ قريب الشبه بفكرة الغش، وذلك بالنسبة للبلاد التى يجهل قانونها هذه الفكرة الأخيرة.

---

(١) راجع بشأن هذا الخلاف. د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٤١ ص٢٩١.

وقد تأثر القضاء الفرنسي، وكذلك قضاء الدول التي تأثرت بالنظام القانوني الفرنسي برأى الفريق الأول، فقضت أحكامه بأن الخطأ المعادل للغش هو الخطأ الجسيم "La Faute Lourde". وعلى ذلك، لايفيد الناقل من النصوص التي تعفيه من المسئولية أو تحد منها ليس فقط في حالة رجوع الضرر إلى غشه، بل وكذلك في حالة نشوئه عن خطئه الجسيم[1].

كما تعرضت محكمة النقض المصرية للتعريف بالخطأ المعادل للغش، واعتبرته هو الخطأ الجسيم، وقضت لذلك بأنه «إذا كانت المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو قبل تعديلها تستوجب للقضاء بالتعويض كاملاً وغير محدود أن يثبت أن الضرر المطالب بتعويضه قد نشأ عن الناقل أو عن خطأ منه يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش وكان الخطأ المعادل للغش، وفقاً للتشريع المصرى، وعلى ماجرى به قضاء هذه المحكمة، هو الخطأ الجسيم المنصوص عليه في المادة (٢١٧) من القانون المدني، فإنه يشترط للحكم على شركة الطيران الناقلة بالتعويض كاملاً وقوع خطأ جسيم من جانبها ويقع عبء إثبات هذا الخطأ على عاتق مدعيه، كما أن لمحكمة الموضوع تقدير مدى توافر الأدلة على ثبوته...»[2].

---

(١) وقد تعرض المشرع الفرنسي لتحديد المقصود بخطأ الناقل المعادل للغش، فعرفه في المادة (٤٢) من قانون ١٩٧٥ والمنقولة في المادة (٣٢١-٤/١) من تقنين الطيران المدني الحالي، بأنه: «الخطأ غير المغتفر "La Faute inexcusable" ويعد كذلك الخطأ المتعمد الذي ينطوي على إدراك احتمال الضرر وقبوله دون عذر، وقد بذل الفقه الفرنسي محاولات شاقة بصدد هذا التعريف للخطأ غير المغتفر وتمييزه عن الخطأ الجسيم الذي اتجه إليه القضاء، وتفاوتت الآراء والأحكام في استخلاص أساس هذا التمييز بالبحث في درجة جسامة الخطأ، وبخاصة فيما طرح من وقائع تتعلق بخطأ قائد الطائرة، كما اختلف الرأى حول تقدير هذا الخطأ بمعيار واقعي أو موضوعي أو بمعيار مجرد أو ذاتي. راجع د. مراد منير فهيم. السابق. رقم ٦٤ ص٦٤.

(٢) راجع. نقض مدني ١٩٧٦/١/٢٦، مجموعة أحكام النقض، س٢٧ ص٨٩٦.

أما قضاء الدول التى تجهل فكرة الغش، كالدول الأنجلوسكسونية فقد اعتنق رأى الفريق الثانى. فقررت المحاكم الانجليزية بأن الخطأ الذى يشدد من مسئولية الناقل الجوى ويلزمه بتعويض كل الأضرار التى أصابت الركاب والشاحنين هو الخطأ الإرادى "Wilful Misconduct" ويعنى هذا الخطأ كل فعل أو امتناع إرادى يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدى إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعونة، أولا يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدى إلى ذلك[١].

ولايخفى ماينطوى عليه هذا التباين فى التفسير من تفويت للقصد الذى وضعت من أجله اتفاقية وارسو، وهو توحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوى الدولى بهدف القضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنها من عدم استقرار للمراكز القانونية.

ولذلك جاء بروتوكول لاهاى عام ١٩٥٥ محققاً لهذا القصد عن طريق تعديل نص المادة (٢٥) المشار إليه وتقرير تعريف للخطأ الذى يؤدى إلى عدم إفادة الناقل من نظام المسئولية المحدودة، إذ قضى فى المادة (١٣) منه بأنه: «لاتسرى حدود المسئولية المقررة فى المادة (٢٢) متى قام الدليل على أن الضرر ناشىء عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه واقع إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك احتمال ترتب ضرر على ذلك. فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين، فيجب كذلك إقامة الدليل على أنهم إنما تصرفوا عندئذ فى نطاق تأدية وظائفهم».

وبهذا التعديل عبر واضعوا البروتوكول، دون تورط فى استعمال اصطلاحات معينة قد يكون لها مفهوم وطنى محدد، عن فكرة «الغش»

---

(١) راجع. د. مراد منير فهيم، السابق. رقم ٦٥. ص٦٥.

الشائعة فى القوانين التى تنتمى إلى العائلة الرومانية- الجرمانية، وعن فكرة «الخطأ الإرادى» المعروفة فى القوانين التى تنتسب إلى العائلة الأنجلوسكسونية. كما أن هذا التعديل قد خفف إلى حد بعيد من الاختلاف فى التفسير الذى وقعت فيه محاكم الدول المتعاقدة فى الاتفاقية وهى بصدد تطبيقها لنص المادة (٢٥). نظرا لأنه قد ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ، الذى يؤدى إلى حرمان الناقل من الاستفادة بنظام المسئولية المحدودة، تلتزم بها محاكم الدول الأطراف فى الاتفاقية بعد تعديلها. فوضع بذلك قاعدة موضوعية دولية موحدة، وغلب، بالتالى، النزعة الدولية على التعصب الوطنى(١).

ولما كان بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ قد عدل أحكام اتفاقية وارسو تعديلاً جذرياً وجعل مسئولية الناقل عن الأضرار التى تحدث عند نقل الركاب مسئولية موضوعية قوامها المخاطر أو تحمل التبعة، فقد قصر هذا البروتوكول نطاق تطبيق نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو المعدل ببروتوكول لاهاى على نقل البضائع حيث ظلت مسئولية الناقل عنها شخصية قوامها الخطأ المفترض.

فلما أكمل بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ حلقات التطور وجعل مسئولية الناقل عن الأضرار التى تحدث للبضائع مسئولية موضوعية قوامها

---

(١) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٤١ ص٢٩٣ . بيد أن بروتوكول لاهاى قد أنشأ نوعاً جديداً من الخلاف يتمثل فى تقدير الوعى باحتمال نشوب الضرر إما بتبنى معيار شخصى أو معيار موضوعى. ومؤدى الأخذ بالمعيار الشخصى علم الناقل الجوى أو تابعه شخصياً بأن ضرراً ما قد يحدث. أما الأخذ بمعيار موضوعى فمؤداه أن توضح ظروف الحال أنه لم يكن بالإمكان ألا يعلم الناقل أو تابعه أو يدرك أن ضرراً قد يحدث وأنه كان يجب عليه إدراك ذلك. راجع فى ذلك ومايترتب عليه من اختلاف الحلول القضائية وفقاً للأخذ بأى من المعيارين: د. هانى دويدار. السابق. ص٢٥٧-٢٥٨.

الخطر، فقد استبعد هذا البروتوكول بمقتضى المادة التاسعة تطبيق نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو استبعاداً كلياً، وبذلك أوشكت المادة (٢٥) أن تتحول إلى ذكرى من ذكريات القانون الجوى إذا قدر لبروتوكول جواتيمالا وبروتوكول مونتريال الرابع الدخول إلى حيز التنفيذ.

بيد أن هذا لم يحدث حيث لم يدخل أى من هذين البروتوكولين حيز النفاذ على المستوى الدولى، كما جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ونصت فى المادة (٥/٢٢) على عدم سريان أحكام الحدود القصوى للتعويض فى حالة التأخير فى نقل الركاب، أو فى حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك فى الغالب. ويشترط فى حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعى الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف فى نطاق ممارسته لوظيفته.

وهكذا فقد تحاشت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الصياغة المعيبة التى كانت عليها المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو، وشايعت الصياغة التى وردت فى بروتوكول لاهاى إذ ألغت الإحالة إلى قانون القاضى فى تحديد الخطأ المساوى للغش ووضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذى يؤدى إلى انشغال مسئولية الناقل غير المحدودة وحددت عناصره.

وعلى هذا فإن خطأ الناقل الذى يؤدى إلى مسئوليته غير المحدودة، فى حالة التأخير فى نقل الركاب، أو فى حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، هو الفعل أو الامتناع الذى يرتكب إما بقصد إحداث الضرر، وإما بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً ما يمكن أن

يحدث[1]. ويقع هذا الخطأ فى منطقة وسطى بين الغش والخطأ الجسيم، فهو أقل من الغش لأنه لايستلزم قصد الإضرار، ولكنه أعلى درجة من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب إما العنصر الإرادى فى الفعل أوالامتناع، وإما عنصر العلم أو الإدراك فى حالة إتيان الفعل أو الامتناع بعدم اكتراث بأن ضرراً قد يترتب عليه[2].

ويقترب هذا التعريف للخطأ الموجب للمسئولية غير المحدودة من تعريف فكرة السلوك الشائن "Wilful misconduct" الانجليزية بعنصريها العمد "intent" وعدم الاكتراث "Reckless disregard" . ويقابلها فى القانون الفرنسى فكرة الغش "dol" وفكرة الخطأ غير المغتفر "faute inexcusable" التى أوجدها القضاء الفرنسى لتكون مقابلاً لفكرة عدم الاكتراث الانجليزية التى تتضمن، فضلاً عن الخطأ الذى يتمثل فى عدم الاكتراث، الوعى بأن ضرراً يمكن أن يحدث نتيجة لهذا الخطأ، فهو، إن صح التعبير، الخطأ الواعى[3].

ومن نافلة القول أن تابع الناقل أو وكيله، مثله فى ذلك مثل الناقل، لايجوز له التمسك بتحديد مسئوليته إذا رفعت عليه الدعوى إذا ثبت أن

---

(١) يأخذ المشرع المصرى بهذه الصياغة للتعبير عن سوء نية الناقل فى النقل الجوى الداخلى للأشخاص أو البضائع أو الأمتعة، حيث تنص المادة (٤/٢٩٢) تجارى على أنه: «لايجوز للناقل الجوى التمسك بتحديد المسئولية المنصوص عليها فى هذه المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر».

(2) P.S. Dempsey, Op. Cit. P. 308.

(٣) يتطابق هذا التعريف مع ماورد فى المادة (١/٨) من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ بشأن النقل البحرى الدولى للبضائع. راجع بحثنا بعنوان: النقل البحرى للبضائع. سابق الإشارة إليه ، ص٢٠١.

الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عنه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (م٣٠/٣).

الفرع الثالث

الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية

يعتبر التحديد القانونى لمسئولية الناقل الجوى حماية لمتلقى خدمة النقل وميزة للناقل. فهو حماية لمتلقى خدمة النقل على أساس أن المبالغ التى حددت بها مسئولية الناقل تعتبر بالنسبة له حدوداً دنيا لهذه المسئولية. بحيث تبطل الاتفاقات التى يكون موضوعها تخفيض الحد الأقصى للمسئولية خشية أن يستغل الناقل مركزه القوى فيفرض مثل هذه الشروط المرهقة على متلقى خدمة النقل ذى المركز الضعيف فى العقد. وبالتالى فإن هذه الحماية لايمكن لمتلقى خدمة النقل أن يتنازل عنها. لذلك نصت المادة (٢٦) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ علي أن «كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسئوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لايترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذى يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية».

وإذا كان التحديد القانونى للمسئولية حماية لمتلقى خدمة النقل، فإنه على العكس يعد ميزة للناقل، على أساس أن المبالغ التى حددت بها مسئوليته تعتبر بالنسبة له حدوداً قصوى للمسئولية، وبالتالى فله أن يستفيد منها أو يتركها، ولهذا فقد أجازت اتفاقية مونتريال الاتفاقات التى يكون موضوعها تجاوز الحدود القصوى للتعويض، حيث نصت فى مادتها رقم (٢٥) على أنه: «يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسئولية أعلى

من الحدود المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية أو أنه لايخضع لأى حدود للمسئولية»[(١)].

وعلى هذا فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تجيز الاتفاق بين الناقل ومتلقى خدمة النقل على تجاوز الحدود القصوى للتعويضات المقررة فى الاتفاقية سواء بالنسبة لنقل الأشخاص فى حالة أضرارالفئة الأولى، أو بالنسبة لنقل الأمتعة أو البضائع، وهو حكم يأتى فى صالح متلقى خدمة النقل طالما رضى الناقل بالتنازل عن ميزة أعطته إياها الاتفاقية. فإذا تم الاتفاق على زيادة الحدود القصوى للمسئولية، فإنه لايجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته تنفيذاً منه لما التزم به.

الفرع الرابع

إعلان المصلحة فى تسليم البضائع والأمتعة المسجلة

قد يقدم الشاحن بياناً "déclaration" إلى الناقل قبل الشحن عن طبيعة البضاعة أو الأمتعة المسجلة ومايعلقه على المحافظة عليها حتى تسليمها له فى مطار الوصول من أهمية خاصة. ومثال ذلك أن يذكر فى البيان أن البضاعة عبارة عن سبيكة ذهبية قيمتها نصف مليون جنيه، أو لوحة فنية لأحد أشهر الرسامين قيمتها مليون جنيه، أو قطعة أثرية نادرة قيمتها مليونا

---

(١) يسمح قانون التجارة الجديد بهذه الحالة من حالات المسئولية غير المحدودة فى النقل الجوى الداخلى حيث تنص المادة (١/٢٩٤) على أن : «يقع باطلاً كل شرط يقضى بإعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو بتحديدها بأقل من الحدود المنصوص عليها فى المادة ٢٩٢ من هذا القانون». فى حين تنص المادة (١/٢٩٢) على أنه: «لايجوز فى حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذى يحكم به على الناقل الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ».

جنيه. ويقصد الشاحن، قبل كل شيء، توجيه نظر الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة ليبذل في المحافظة عليها عناية أكبر، ويقبل الناقل هذا الالتزام مقابل زيادة في أجرة النقل[١].

وفي هذه الحالة يثار التساؤل عن أثر هذا الاتفاق بين الشاحن والناقل على حدود المسئولية، وهو ما أجابت عنه اتفاقية مونتريال في المادة (٢/٢٢) الخاصة بنقل الأمتعة، والمادة(٣/٢٢) الخاصة بنقل البضائع، بالإيجاب وذلك بطريق الاستثناء من القاعدة العامة. فتقول بعد أن وضعت الحدود القصوى للتعويضات «مالم يقم الراكب (أو المرسل) عند تسليم الأمتعة المسجلة (أو البضائع) إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسلمها عند نقطة الوصول، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك..».

فإذا جاوز التعويض الحدود المقررة في الاتفاقية، فإن تساؤلاً أخر يثار عن المدى الذي يمكن أن يصل إليه التعويض، وقد أجابت الاتفاقية في نفس المادة بأن التعويض يمكن أن يزيد حتى يبلغ القيمة المذكورة في البيان للأمتعة المسجلة أو البضائع المشحونة، وذلك لأن البيان حجة على الناقل وقرينة على علمه بهذه القيمة وموافقته عليها ورضائه بزيادة مسئوليته لتغطيتها بأكملها. بيد أن هذه القرينة بسيطة إذ يجوز للناقل تقويضها بإثبات أن القيمة الحقيقية للأمتعة أو البضاعة أقل من القيمة التي ذكرها الراكب أو

---

(١) توجد هذه الحالة من حالات المسئولية المحدودة، أيضاً، في قانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى حيث تنص المادة (٢/٢٩٢) على أنه: «وفي حالة نقل الأمتعة والبضائع لايجوز أن يجاوز التعويض خمسين جنيها عن كل كيلو جرام. ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلى الناقل أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظراً لقيمتها ودفع مايطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التي أعلنها المرسل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء».

المرسل فى البيـان وذلك بكافة طرق الإثبات. فإذا أثبت الناقل عدم صحة القيمة المذكورة فى البيان ظل ملتزماً بالتعويض الذى يبلغ القيمة الحقيقية للبضاعة وإن كان متجاوزاً للحد الأقصى المقرر فى الاتفاقية.

ولاشك أن الحكمة من عدم تحديد مسئولية الناقل الجوى، فى هذه الحالة، هى أن الناقل يعلم قبل شحن الأمتعة أو البضائع بالخطر الذى يقبله بالتزامه بنقلها وهو يعلم طبيعتها وقيمتها، وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى مطار الوصول، ومن ثم يستطيع الناقل التأمين على مسئوليته، ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن فى صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة.

بيد أننا نرى أن النص فى الاتفاقية على مجاوزة الحدود القصوى للتعويض فى حالة نقل الأمتعة المسجلة ونقل البضائع إذا قدم الراكب أو المرسل إعلان المصلحة فى التسليم هو تزيد لا مبرر له[1]، حيث يعتبر هذا الإعلان اتفاقاً ضمنياً بين الناقل والراكب أو المرسل على الخروج عن الحدود القصوى للمسئولية إلى الحد الذى يبلغ القيمة المعلنة للأمتعة أو البضاعة المذكورة فى البيان أو قيمتها الحقيقية إذا أثبت الناقل عدم صحة القيمة الأولى. وبالتالى تدخل هذه الحالة ضمن الحالة السابقة التى تقرر القاعدة العامة، التى مفادها، جواز الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية وفقاً للمادة (٢٦) من الاتفاقية.

---

(١) من هذا الرأى. د. فاروق زاهر. السابق. رقم ١٤٧ ص١٣٧. وقارن عكس ذلك. د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٤٣ ص٢٩٥ حيث يرى- سيادته- أن إعلان المصلحة فى التسليم هو تصرف من جانب واحد يقدر بمقتضاه المرسل مقدماً قيمة الضرر الذى قد يصيبه من جراء خطأ الناقل فى تنفيذ عقد النقل. ويترتب على ذلك أن التشديد فى الحالة السابقة يكون اتفاقياً بين الناقل والراكب أو المرسل فى حين يعد التشديد فى هذه الحالة تصرفاً من جانب واحد.

المطلب الثالث
ضمانات تغطية مسئولية الناقل الجوى

تقسيم:

لم تنظم اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها الضمانات التى تكفل حصول المضرورين من الركاب ومرسلى الأمتعة والبضائع على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التى تلحق بهم. وهو الأمر الذى تداركته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث حرصت على تنظيم ضمانتين تكفلان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم بيسر وسهولة. وهاتين الضمانتين هما: التأمين الجوى من المسئولية والوفاء المعجل بمبلغ نقدى لحين الفصل فى دعوى المسئولية. ونبحثهما فى فرعين على النحو الآتى:

الفرع الأول: التأمين الجوى من المسئولية.

الفرع الثانى: الوفاء المعجل بمبلغ نقدى لحين الفصل فى دعوى المسئولية.

الفرع الأول
التأمين الجوى من المسئولية

كان التأمين الجوى "L'assurance Aérienne" فى فجر الطيران موضوعاً لمجادلات حادة، حيث كان السفر جواً يعتبر، آنذاك، من قبيل المغامرة المحفوفة بأجل الأخطار. ولذلك كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح فى عقودها للتأمين على الحياه. بيد أنه فى مرحلة لاحقة ونتيجة للتقدم التقنى فى مجال الطيران بدأت هذه النظرة للتأمين الجوى فى التغير حيث أسهم هذا التقدم الفنى فى استبعاد شبح الكثير من مخاطر السفر

بالطائرات الأمر الذى توارت معه، أيضاً، الكثير من مخاوف شركات التأمين تبعاً للتناقص النسبى الملحوظ لكوارث الطيران إذا ماقورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب[١].

كما ساعد على ازدهار التأمين الجوى في الوقت الحاضر تقرير مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى على الصعيدين الدولى والداخلى، وتصاعد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث يوفق التأمين من مسئولية الناقل الجوى بين حرية ونشاط الناقل الجوى وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة.

وهكذا اتسع سوق التأمين الجوى وتشعبت نظمه لتشمل إلى جانب التأمين على جسم الطائرة والتأمين من مسئولية الناقل ومستثمر الطائرة، والتأمين ضد مسئولية صانع الطائرة أو بائعها الناشئة عن تنفيذ عقود بناء أو بيع الطائرات، والتأمين من المسئولية الناشئة عن استغلال الطائرات وإدارتها، والتأمين ضد الأضرار التى قد تلحق العاملين فى مجال الملاحة الجوية، والتأمين ضد مسئولية شركات السياحة والوكلاء بالعمولة للنقل الجوى التى قد تنشأ عن تفيذ عقود النقل الجوى التى يتوسطون فى إبرامها، وحتى التأمين ضد أضرار الإزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت[٢].

غير أن عقود التأمين المبرمة فى شتى هذه المجالات لم تحظ بذات الأهمية على المستوى الدولى إذ لم تعرض اتفاقية وارسو ١٩٢٩ للتأمين من مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تلحق الراكب أو مرسل البضاعة، كما اكتفى بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو. وذلك حتى جاءت اتفاقية مونتريال١٩٩٩ ونصت فى المادة(٥٠) على أن:«على الدول الأطراف أن

---

(١) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٤٦ ص٣٦٩.

(٢) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٧٦.

تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطى مسئوليتهم بموجب هذه الاتفاقية. ويجوز للدولة الطرف التى ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطى مسئوليته بموجب هذه الاتفاقية».

وعلى هذا فإن الاتفاقية تأخذ أولى خطواتها على طريق التأمين الجوى كضمان لتغطية مسئولية الناقل الجوى الأمر الذى يؤدى إلى حصول المضرورين على التعويضات المستحقه لهم عن الأضرار التى أصابتهم. فالاتفاقية تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسئوليتهم بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسئولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية، وللدولة أن تقدر مدى ملاءمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه. كما يجوز للدولة، حتى تستوثق من وجود التأمين وكفايته أن تطلب من الناقل تقديم دليل، كشهادة من شركة التأمين، يقطع بأن التأمين قد تم فعلاً.

بيد أن الاتفاقية قد اقتصرت، فى هذا الشأن، على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها، دون التطرق بتنظيم مفصل للتأمين من المسئولية أو لبيان العلاقة بين الناقلين والركاب أو مرسلى البضائع، الأمر الذى يبقى الباب مفتوحاً للدول لتقيم نظماً للتأمين من مسئولية الناقل الجوى تبرمها شركات ومؤسسات الطيران إما لصالح لعملاء من ركاب وشاحنين بغرض ضمان حصول الضحايا منهم أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة إلى إجراءات التقاضى المعقدة، وإما لصالح هذه الشركات نفسها بهدف ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسئوليتها تجاه العملاء أو ورثتهم[1]. ونعتقد

---

(١) لم تتبلور بعد خصائص مميزة للتأمين من مسئولية الناقل الجوى الناشئة عن الأضرار التى تلحق بالبضائع. فلا يعدو هذا التأمين، بفرض إبرامه، تأميناً عادياً من المسئولية المدنية يخضع لقواعد القانون الوطنى الواجب التطبيق. والغالب فى العمل أن يقوم متلقى خدمة النقل بالتأمين على البضائع المنقولة ضد المخاطر الجوية، وهو من قبيل==

أنه كان من الأحرى باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن تأتى بتنظيم مفصل للتأمين من مسئولية الناقل الجوى كما فعلت اتفاقية روما ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التى تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض(١).

الفرع الثانى

الوفاء المعجل بمبلغ نقدى لحين الفصل فى دعوى المسئولية

تنص المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه: «فى حوادث الطائرات التى ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطنى، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعى أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولاتشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسئولية ويجوز خصمها من أى مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق».

== التأمين على الأشياء من الأضرار. وتجدر الإشارة، فى هذا الصدد، إلى أن عقود النقل الجوى للبضائع ترتبط، عادة، بالبيوع الدولية للبضائع، والصيغة الغالبة لهذه البيوع الجوية هى «البيع فوب المطار Fob Airport» حيث يتحمل المشترى مخاطر النقل الجوى فيقوم بإبرام عقد النقل الجوى ويتولى التأمين على البضاعة المنقولة.

راجع د. هانى دويدار. السابق. ص٣١٨.

(١) حرصت هذه الاتفاقية علي تخصيص فصل كامل منها، وهو الفصل الثالث، لبيان الضمانات المخصصة لتغطية مسئولية مستغل الطائرة (المواد من ١٥-١٨)، والذى تأثر به قانون الطيران المدنى المصرى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ فخصص الفصل الثالث من الباب الحادى عشر منه بعنوان «التأمين والضمانات اللازمة لتغطية المسئوليات المتعلقة باستثمار الطائرات» (المواد من ١٣٨-١٤١) لمعالجة هذا الأمر. فى حين خلا قانون التجارة الجديد من أية نصوص تتعلق بالتأمين الجوى.

ويتضح من هذا النص أن اتفاقية مونتريال قد أضافت ضمانة جديدة من ضمانات تغطية مسئولية الناقل الجوى وحصول المضرور على التعويض المستحق له عن الضرر الذى أصابه على وجه السرعة ودون إبطاء، وذلك بإلزام الناقل بأن يدفع إلى المضرور مبالغ مسبقة حتى يقضى في دعوى المسئولية، فإن قضى فى الدعوى خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم به[١].

بيد أن الاتفاقية اشترطت لتطبيق هذه الضمانة الشروط الآتية:

(١) **أن يتمثل الضرر فى الوفاة أو الإصابة:** وبالتالى لاتمتد هذه الضمانة لحالة الأضرار التى تصيب الأمتعة أو البضائع.

(٢) **أن يكون مبدأ الوفاء المعجل ببعض المبالغ للمضرور مقرراً فى القانون الوطنى للناقل:** فإذا لم يكن الناقل ملزماً بهذا الوفاء من قبل قانونه الوطنى فلا يلتزم بهذا الوفاء.

(٣) **أن يكون المضرور شخصاً طبيعياً أو أشخاصاً طبيعيين:** لأن الهدف من تقرير هذا الوفاء المعجل تلبية الاحتياجات الاقتصادية العاجلة لهذا الشخص المضرور،وهذه الاحتياجات لاتتصور فى حالة الشخص الاعتبارى الذى يحل محل الشخص الطبيعى المضرور فى المطالبة بحقه فى التعويض.

فإذا توافرت هذه الشروط تمتع المضرور بضمانة تكفل له الحصول على بعض المبالغ تحت حساب التعويض المستحق له عن الأضرار التى أصابته بشكل سريع حتى يتم الفصل فى دعوى التعويض. بيد أن الوفاء المسبق من الناقل بمثل هذه المبالغ لايعد اعترافاً منه بالمسئولية، فهذا الأمر متروك للمحكمة التى تنظر الدعوى، فإذا حكمت بالتعويض خصمت منه المبالغ التى تم دفعها مسبقاً إلى المضرور.

---

(١) لا وجود لمثل هذا النظام فى قانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى.

المبحث الخامس

دعـوى المسئوليـة

تمهيد وتقسيم:

عندما يخفق الناقل الجوى فى تنفيذ الالتزامات التى يلقيها عقد النقل على عاتقه وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعمل الطائرة، فمن الطبيعى أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء يرفع أمامه دعواه لاقتضاء التعويض الذى يجبر مالحقه من ضرر. وقد اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسئولية التى ترفع على الناقل، فوضعت لها أحكاماً تراعى مصلحة المضرور من ناحية، ولكنها لاتهمل مصلحة الناقل من ناحية أخرى. ولم تخف هذه الأهمية، كذلك، على واضعى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فعنوا بتنظيم هذه الأحكام على نحو لايخل بالتوازن الذى حرصت على إقامته بين مصالح مستعملى الطائرة من ركاب وشاحنين من جهة، وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى.

وتدور أحكام دعوى المسئولية حول الاختصاص القضائى بنظر الدعوى، وأطرافها، والدفع بعدم قبولها، وأخيراً سقوط الحق فى رفعها. وهو مانعرض له فى أربعة مطالب على النحو الآتى:

المطلب الأول: الاختصاص القضائى بنظر دعوى المسئولية.

المطلب الثانى: أطراف دعوى المسئولية.

المطلب الثالث: الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية.

المطلب الرابع: سقوط دعوى المسئولية.

المطلب الأول
الاختصاص القضائى بنظر دعوى المسئولية

تقسيم:

مر الاختصاص القضائى بتطور هام من حيث عدد المحاكم التى يحق للمدعى رفع دعوى المسئولية أمامها وذلك منذ اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. وهو مانبحثه فى فرعين على النحو الآتى:

الفرع الأول: الاختصاص القضائى فى اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة.
الفرع الثانى: الاختصاص القضائى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

الفرع الأول
الاختصاص القضائى فى اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة

(أولا): الاختصاص القضائى فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩:

قضت المادة (١/٢٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ بأن دعوى المسئولية على الناقل الجوى يجب رفعها فى إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها. كما حددت هذه المادة المحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية بطريقة يظهر منها أن هذه الاتفاقية قد توخت التوسعة على الضحايا من المسافرين وورثتهم وأرباب البضائع، حيث قررت أن للمدعى المضرور الخيار بين واحدة من أربعة محاكم هى:

١- محكمة موطن الناقل.
٢- محكمة المركز الرئيسى لنشاط الناقل.
٣- محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوى.

٤- محكمة جهة الوصول.

ويلاحظ، أولاً، بالنسبة لمحكمة موطن الناقل أن الدول تختلف فيما بينها فى تحديد مفهوم الموطن. فموطن الشخص الطبيعى فى مصر هو المكان الذى يقيم فيه الشخص عادة. بينما تكتفى القوانين الأنجلوسكسونية بنية الشخص الطبيعى فى العودة للإقامة فى مكان معين حتى يعد موطناً له.

ويلاحظ، ثانياً، بالنسبة لمحكمة المركز الرئيسى لنشاط الناقل أن الدول تختلف، أيضاً، فى تحديد ضابط موطن الشخص المعنوى. فإذا كانت الاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسى للنشاط، فإن القانون المصرى يأخذ بمعيار المركز الرئيسى للإدارة[١]، فى حين يتحدد هذا الموطن فى الدول الأنجلوسكسونية بمكان الإنشاء أو التأسيس[٢].

وتجيز الاتفاقية، ثالثاً، أن يرفع المدعى دعواه أمام المحكمة التى تقع فى دائرتها منشأة الناقل التى تولت عنه إبرام عقد النقل الجوى. وفى ذلك تيسير على المدعين نظراً لإقامتهم، فى أغلب الأحوال، فى المكان الذى توجد به تلك المنشأة.

ويمكن، أخيراً، للمدعى رفع دعواه أمام محكمة جهة وصول الطائرة. وهذه الجهة قد تختلف، فى حالة نقل البضائع، عن جهة تسليم البضائع. وهنا لايؤخذ إلا بمعيار جهة الوصول.

(ثانياً): الاختصاص القضائى فى بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١:

رغم الخيارات الأربعة التى خولتها اتفاقية وارسو للمدعى المضرور، إلا أن الأمر لم يكن يخلو من بعض الإجحاف، فى نظر البعض، بمصلحة هذا

---

(١) ويلاحظ أنه فى مصر إذا اختلف مركز الإدارة الرئيسى عن مركز نشاط الشخص المعنوى اعتبر مركز النشاط الواقع فى مصر موطناً له (م٥٣/٤ مدنى).

(٢) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٦٠.

الأخير، وذلك لأنه كان محروماً من مقاضاة الناقل فى موطنه (أى موطن المدعى) مالم يوافق هذا الموطن أحد الأماكن الأربعة المشار إليها. مما دعا بعض الدول وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية إلى المطالبة بخيار خامس يكفل للمدعى الحق فى رفع دعوى المسئولية فى موطنه أو فى محل إقامته الدائم، وهو ماحدث بالفعل حيث أضاف بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ اختصاصاً قضائياً خامساً إلي الاختصاصات القضائية الأربعة التى قررتها اتفاقية وارسو، وهذا الاختصاص القضائى الخامس يسمح للمدعى برفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى أمام المحكمة التى تقع فى دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان لهذا المدعى موطن أو محل إقامة دائم فى إقليم نفس الدولة المتعاقدة التى تقع عليها تلك المنشأة (م١٢).

وعلى هذا فإن بروتوكول جواتيمالا١٩٧١ قد أنشأ اختصاصاً قضائياً خامساً "Fifth Jurisdiction" لمحكمة تضاف إلي خيارات المدعى الأربعة المقررة فى اتفاقية وارسو يستطيع المدعى اللجوء إليها، وهى محكمة موطن المدعى أو محل إقامته الدائم. بيد أن البروتوكول قد تطلب شرطين حتى ينعقد الاختصاص القضائى لهذه المحكمة بنظر دعوى المسئولية. وهما:

١- أن تتعلق الدعوى بالأضرار الناجمة عن نقل الركاب أو الأمتعة المسجلة دون نقل البضائع أو الأمتعة غير المسجلة.

٢- أن يكون للناقل فى هذا المكان منشأة مملوكة له، سواء أكانت هذه المنشأة هى التى تولت إبرام عقد النقل أم غيرها.

بيد أن عدم دخول بروتوكول جواتيمالا حيز النفاذ على المستوى الدولى قد حرم المدعى من هذا الاختصاص القضائى الخامس وحصر خياراته فى الاختصاصات القضائية الأربعة التى وردت فى المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

الفرع الثانى

الاختصاص القضائى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

حاولت الولايات المتحدة الأمريكية التغلب على تعطيل الاختصاص القضائى الخامس الذى نص عليه بروتوكول جواتيمالا الذى لم يدخل حيز التنفيذ وذلك بمحاولة إقناع شركات الطيران العالمية بإدراج هذا الاختصاص القضائى الخامس فى عقود النقل التى تبرمها مع المسافرين الأمريكيين، بيد أن معظم شركات الطيران العالمية غير الأمريكية رفضت هذا الأمر خوفاً من الإضرار بمصالحها نتيجة رفع دعوى المسئولية فى دول كثيرة ومتناثرة يتبعها المسافرون، فضلاً عن إلزامها بدفع تعويضات كبيرة فى بعض هذه الدول كالولايات المتحدة الأمريكية واستراليا[1]. ولهذا أثير هذا الأمر ثانية عند وضع اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(أولاً) الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩:

حظيت مسألة الاختصاص القضائى الخامس بمناقشات واسعة وخلافات عميقة بين الدول أثناء وضع مسودة اتفاقية مونتريال، حيث انقسمت الدول إلى ثلاثة اتجاهات: (الأول) يؤيد فكرة الاختصاص القضائى الخامس، وتتزعمه الولايات المتحدة الأمريكية ومعها البرازيل واليابان وكولومبيا. (والثانى) يعارض الفكرة، وتتزعمه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية فضلاً عن الدول العربية. (والثالث) يسعى إلى الوصول إلى حل مناسب لهذه المسألة. وتتزعمه المملكة المتحدة ومعها هولندا ونيوزيلندا والدول الأفريقية.

---

(1) D. Pradhan , the Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: wandering American or wandering Everybody? J. Air. L & Com, vol 68, 2003, P. 719.

وقد انبرت الولايات المتحدة الأمريكية للدفاع عن الاتجاه المؤيد لفكرة إضافة الاختصاص القضائى الخامس إلى خيارات المدعى، وساقت الحجج الآتية[١]:

١- هذا الاختصاص القضائى الخامس المطلوب إدراجه فى اتفاقية مونتريال ضمن خيارات المدعى ليس بدعة، وإنما له سابقة قانونية تمثلت فى النص عليه بالفعل فى بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١.

٢- هذا الاختصاص القضائى الخامس يعد مطلباً عادلاً للمسافرين المضرورين إذ يكفل لهم رفع دعواهم فى محال إقامتهم الدائمة مما يوفر لهم الوقت والجهد والنفقات والحماية القانونية. كما أن هذا المطلب لايخالف مبادىء القانون الدولى.

٣- هذا الاختصاص القضائى الخامس يتناغم وينسجم مع القانون الوطنى فى كثير من الدول التى تسمح للمدعى برفع دعواه فى المكان الذى يناسبه.

٤- هذا الاختصاص القضائى الخامس يقضى على مفهوم «تسوق الاختصاص Forum shopping» الذى كان معروفاً فى الولايات المتحدة الأمريكية باسم «الأمريكى المتجول Wandering American» حيث كان المسافرون يلجأون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها طمعاً فى الحصول على تعويضات كبيرة، وهو الأمر الذى لن يكون متاحاً فى ظل هذا الاختصاص القضائى الخامس الذى يشترط رفع الدعوى فى محل الإقامة الدائم والرئيسى وليس المؤقت.

فى حين انبرت فرنسا للدفاع عن الاتجاه المعارض لفكرة إضافة الاختصاص القضائى الخامس إلى خيارات المدعى. وساقت الحجج الآتية[٢]:

---

(1) D. Pradhan , the fifth jurisdiction, Op. Cit. P. 724.

(2) D. Pradhan, Op. Cit. P. 725.

١- إضافة اختصاص قضائى خامس ليس ضرورياً لحماية المسافرين لأنه سيطبق فى حالات محددة وبشروط معينة، فضلاً عن أن المحاكم الأربعة الأخرى المنصوص عليها فى اتفاقية وارسو كافية ومرضية بالنسبة لهم. كما أن هذا الاختصاص الخامس ليس مطلباً أساسياً لشركات النقل الجوى بل قد يتعارض مع مصالح هذه الشركات خاصة الصغيرة والمتوسطة منها والتى تنتمى إلى الدول النامية حيث سيكون لهذا الاختصاص الإضافى مردود سيىء فى المدى البعيد على النواحى المالية واللوجستية لهذه الشركات.

٢- إضافة اختصاص قضائى خامس إلى خيارات المدعى يؤدى إلى زيادة مبالغ التعويضات التى تلتزم بدفعها شركات الطيران ومن ثم إلى زيادة أقساط التأمين وارتفاع أسعار التذاكر، الأمر الذى يتعارض مع الهدف الرئيسى للمنظمة الدولية للطيران المدنى (ICAO) وهو النهوض بمرفق النقل الجوى الدولى بمشاركة جميع الأطراف.

٣- الفكرة التى تجسدها المحكمة الخامسة هى فكرة جديدة فى القانون الدولى وتتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى، ولذا فإن تبنيها قد يخلق سابقة غيرمقبولة فى إطار تطور القانون الدولى المعاصر، ثم لماذا يختص الطيران وحده بهذا الاختصاص القضائى الخامس؟ ولماذا لايحق لضحايا تصادم القطارات مثلاً التمسك بمثل هذا الاختصاص؟

٤- لا علاقة لهذا الاختصاص القضائى الخامس بالقانون الجوى وخصائصه المميزة، ولذا فإن تقريره قد يؤدى إلى عزوف كثير من الدول عن التصديق على الاتفاقية، مما يجعل الاتفاقية حلقة فى سلسلة حلقات البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو والتى لم تدخل مطلقاً حيز التنفيذ، الأمر الذى يؤدى فى النهاية إلى تنامى النزعات الاقليمية فى

مـجـال القـانون الجـوى بدلاً من إحـراز تقـدم نحـو عـولمة هذا القـانون وتوحيده.

(ثانياً) غلبة الاتجاه الأول وتقرير الاختصاص القضائى الخامس:

انتـهـت هذه الخلافـات وتلك المناقـشـات لصـالح الاتجـاه الأول الذى يؤيد إضافة محكمة خامسة إلى خيارات المدعى، والذى تتزعمه الولايات المتحدة الأمريكية، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال على أن: «تقـام دعـوى التـعـويض، وفـقـاً لاختـيـار المدعى، فى إقليم إحـدى الدول الأطراف: إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعـماله الرئيسى، أو أمام محكمة المكان الذى لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد». وهذه هى الاختصاصات القضائية الأربعة التى كانت تعقدها اتفاقية وارسو للمدعى.

ثم نصت الاتفاقية فى الفقرة الثانية من نفس المادة على إضافة محكمة خامسة بقولها: «فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعـوى أمام إحدى المحـاكم المذكورة فى الفقرة (١) من هذه المادة، أو فى إقليم إحـدى الدول الأطراف الذى يوجـد فـيـه مـحل الإقـامـة الرئـيـسى والدائم للراكب فى وقت وقـوع الحـادث، والذى يشـغل الناقل إليـه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إمـا على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجارى، ويزاول فيـه ذلك الناقل الأول أعـماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجارى».

وعلى هذا يكون للمدعى فى ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن يختار بين واحدة من خمسة محاكم هى:

١- محكمة موطن الناقل.

٢- محكمة المركز الرئيسى لنشاط الناقل.

٣- محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوى.

٤- محكمة جهة الوصول.

٥- محكمة موطن المدعى أو محل إقامته الدائم والرئيسى، وذلك وفق شروط معينة[١].

(ثالثاً) شروط إعمال الاختصاص القضائى الخامس:

وضعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المادة (٢/٣٣) أربعة شروط ينبغى توافرها حتى يتمكن المدعى من عقد الاختصاص بنظر دعوى المسئولية للمحكمة الخامسة التى أضافتها الاتفاقية إلى خياراته. وهذه الشروط هى:

١- **أن يكون موضوع الدعوى المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته** "Damages resulting from the Death or Injury of a passenger" : فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الأخرى الناجمة عن نقل البضائع أو الأمتعة أو التأخير فى نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة.

٢- **أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسى ودائم فى الدولة التى يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها:** وبمعنى آخر ينبغى حتى يتمكن المدعى من عقد الاختصاص إلى المحكمة

(١) لما كان عقد النقل الجوى عملاً تجارياً بالنسبة للناقل تطبيقاً للمادة السادسة (د) من قانون التجارة الجديد، فللمدعى إذا ماتعلق الأمر بنقل داخلى الخيار بين محاكم ثلاث: محكمة موطن المدعى عليه، أى الناقل، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة فى الاختصاص المحلى التى نصت عليها المادة (٤٩ مرافعات)، أو محكمة محل الاتفاق والتنفيذ الفعلى، أى المحكمة التى تم الاتفاق ونفذ كله أو فى جزء منه فى دائرتها، أو أخيراً المحكمة التى كان يجب تنفيذ الاتفاق فى دائرتها (م٥٥ مرافعات).

الخامسة أن يكون له وقت وقوع الحادث محل إقامة دائم ورئيسى فى دائرة هذه المحكمة.

وقد أثيرت مناقشات مكثفة أثناء وضع مسودة اتفاقية مونتريال بين كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية حول مصطلح «محل الإقامة الرئيسى والدائم Principal and Permanent Residence» خوفاً من فرض الولايات المتحدة الأمريكية تفسيرها لمحل الإقامة على أنه المكان الذى ينوى الشخص العودة إليه، وهو مايعرف بنظام«الأمريكى المتجولWandering American» الأمر الذى قد يؤدى إلى ظهور فكرة «التسوق القضائى Forum shopping» وفقاً لرغبة المدعى، أو تعدد محال الإقامة بالنسبة للشخص الواحد واللجوء، من ثم، لمعيار الجنسية لتحديد محل الإقامة.

ولهذا فإن لجنة إعداد مشروع الاتفاقية قد حسمت النزاع حول هذا الأمر بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وعرفت بوضوح عبارة «محل الإقامة الرئيسى والدائم» فى الفقرة (٣/ب) من المادة (٣٣) التى نصت على أن: «محل الإقامة الرئيسى والدائم يعنى مكان المسكن الأوحد الثابت والدائم للراكب فى وقت وقوع الحادث، ولاتعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم فى هذا الصدد».

وتعليقاً على هذا النص يقول الدكتور "Kenneth Rattray" رئيس المؤتمر: «إننا فاضلنا بين الجنسية والإقامة فى ضوء التطورات المعاصرة فى مجال الطيران المدنى، وفضلنا الركون إلى وجود رابطة الإقامة بين المكان والمسافر، فقررنا صياغة المادة (٣٣) على النحو الذى يضمن وجود هذه الرابطة، ومن ثم رأينا عقد الاختصاص للمحكمة التى توجد فى الإقليم الذى يقيم فيه المسافر إقامة رئيسية ودائمة وقت وقوع الحادث»[١].

---

(1) D. Pradhan, Op. Cit. P. 722.

٣- أن يقوم الناقل بتشغيل خطوط للنقل الجوى للركاب من وإلى الدولة التى يقع فيها محل الإقامة الرئيسى والدائم للمسافر: فينبغى لاختصاص المحكمة الخامسة، فضلاً عن إقامة المدعى على إقليم الدولة التى تقع فيها هذه المحكمة إقامة رئيسية ودائمة، أن يكون للناقل خطوط طيران عاملة من وإلى هذه الدولة. يستوى فى ذلك أن تكون الطائرات التى يستخدمها الناقل فى تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التى يرتبط معها باتفاق تجارى "Commercial agreement". ولهذا فقد قامت الاتفاقية فى الفقرة (٣/أ) من المادة (٣٣) بتعريف الاتفاق التجارى بأنه: «أى اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، ويتعلق بتقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً».

وعلى هذا فإن اشتراط الاتفاقية ارتباط الناقل المدعى عليه بالشركة مالكة الطائرة المستخدمه باتفاق تجارى يفضى إلى القول، بمفهوم المخالفة، بعدم أحقية المسافر فى اللجوء إلى الاختصاص القضائى الخامس فى حالة استقلاله طائرة فى رحلة جوية بين دولتين لم تنفذ طبقاً لاتفاق تجارى بين الناقل الجوى والشركة مالكة الطائرة. كما يهدف تعريف الاتفاق التجارى بالاتفاق المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة "Provision or marketing of their Joint services" للنقل الجوى للركاب إلى شمول كافة صور التعاون بين شركات الطيران ومنها نظام المشاركة فى كود الرحلة "Code-sharing alliance" ، وغيرها من الصور التى تكشف عنها التطورات السريعة فى صناعة الطيران ودخولها عصر العولمة[1].

---

(1) D. Pradhan, Op. Cit. P. 723.

٤- أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوى للركاب من منشآت مملوكة أو مستأجرة له أو لناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجارى: يشترط، أخيراً، لعقد الاختصاص القضائى الخامس أن يكون لشركة النقل وجود مناسب "Suitable Presence" فى الدولة التى يوجد بها محل الإقامة الرئيسى والدائم للمدعى يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوى للركاب من وإلى هذه الدولة.

وهذا الوجود المناسب كان مقصوداً به فى مشروع اتفاقية مونتريال وجود مقر لأعمال الشركة "a place of business" حتى لو كان مجرد مكتب لبيع وحجز تذاكر الطيران. بيد أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا النص الوارد فى المشروع، وحددت الوجود المناسب أو المعقول بوجود أماكن أو مبان مملوكه أو مستأجرة لشركة الطيران أو لشركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجارى بالمعنى الذى حددناه تقوم من خلالها الشركة بتنفيذ نشاطها التجارى المتمثل فى النقل الجوى للركاب[1].

(رابعاً) الاختصاص القضائى الخامس فى الميزان:

لاشك أن فكرة الاختصاص القضائى الخامس تقع فى منطقة من مناطق الصراع القديم الحديث بين مصالح الناقلين الجويين ومصالح الركاب، ومن ثم فإن مزاياها بالنسبة للركاب ستعد عيوباً بالنسبة للناقلين والعكس صحيح.

ولاشك، أيضاً، أن الناقلين سينتقدون هذا الاختصاص القضائى الخامس على أسس من الحجج التى أوردتها فرنسا ومن شايعها من الدول عند وضع مشروع اتفاقية مونتريال، وهى انتقادات تتمشى مع المنطق القانونى السليم، هذا فضلاً عن انتقادات أخرى ظهرت فى الفقه بعد وضع الاتفاقية.

---

(1) D. Pradhan, Op. Cit. P. 724.



وأخيراً سيظل النقد الأساسى للاختصاص القضائى الخامس متمثلاً فى أنه فكرة أمريكية كان هدفها الوحيد حماية مصالح رعايا الولايات المتحدة الأمريكية والمقيمين فيها، حتى تمكنهم من رفع دعاوى التعويض فى الولايات المتحدة الأمريكية لارتفاع حجم التعويضات فيها عن باقى دول العالم، وهو الأمر الذى يخلق متاعب جمة أمام شركات النقل الجوى الأجنبية، فضلاً عن أن هذا الأمر سيؤدى إلى الإخلال بالمساواة وإحياء الصراع الأزلى بين الناقلين والركاب، والعودة إلى زمن البروتوكولات غير النافذة فى اتفاقية جاءت للتغلب على هذه المشاكل وإعادة الوئام إلى النقل الجوى الدولى.

أما الركاب فسيمتدحون هذا الاختصاص القضائى الخامس على أسس من الحجج التى أوردتها الولايات المتحدة الأمريكية ومن شايعها عند مناقشة مشروع الاتفاقية، وهى حجج عملية جديرة بالاعتبار، فضلاً عن حجج فقهية أخرى ظهرت بعد وضع الاتفاقية.

ومن هذه الحجج أن الاختصاص القضائى الخامس هو الأكثر مراعاة لمصالح الراكب المضرور حيث إن محط اهتمامه هو رفع دعواه أمام محكمة فى مقر إقامته الدائم فى دولته الأم دون غيرها من المحاكم، وهو الأمر الذى سيخفف عنه تكاليف السفر والانتقال والإقامة لرفع دعواه فى مكان آخر، فضلاً عن إحساسه فى هذا المكان بأنه يعامل معاملة عادلة ويحصل على تعويض ملائم.

ومن هذه الحجج أيضاً أن الاختصاص القضائى الخامس يقضى على ظاهرة «التسوق القضائى Forum shopping» التى كانت سائدة فى القضاء الأمريكى وبمقتضاها كان الراكب يلجأ إلى المحاكم الأمريكية على أساس أنه مقيم فى الولايات المتحدة إقامة مؤقتة وذلك حتى يتقاضى تعويضاً أعلى مما كان سيحصل عليه من محاكم الدول الأخرى. هذه الظاهرة التى كانت تعرف أيضاً بظاهرة الأمريكى المتجول "Wandering American" رغم رفض بعض

المحاكم الأمريكية لإعمالها فى بعض القضايا، إلا أن اتفاقية مونتريال ستقضى عليها تماماً باشتراطها الإقامة الدائمة والرئيسية للراكب فى الدولة التى يود عقد الاختصاص القضائى الخامس لمحاكمها [(١)].

ونحن من جانبنا نرى أولاً أن نخفف من حدة هذا الخلاف بين الاتجاه المؤيد للاختصاص القضائى الخامس والاتجاه المعارض لهذا الاختصاص، لأن هذا الاختصاص لن يتم اللجوء إليه فى كل دعاوى المسئولية عن كل الأضرار الناجمة عن النقل الجوى الدولى، بل عن بعضها فقط وفق شروط محددة، الأمر الذى يبقى باب الاختصاصات الأربعة الأخرى مفتوحاً.

ونرى، ثانياً، أنه لايسعنا أن نرفض إضافة فى صالح الراكب بصفته الطرف الضعيف فى عقد النقل الجوى حيث إن هذا الاختصاص القضائى الخامس الذى ينعقد فى محل الإقامة الدائم للراكب سيوفر عليه الوقت والجهد والنفقات فى دولته الأم فى ظل قانونه الوطنى الذى يألفه ويعتاده، ومن ثم يشعره بالحماية والعدالة.

(خامساً) الاختصاص القضائى الإضافى:

لا تنطبق أحكام الاختصاص القضائى السالفة إلا فى حالة اختصام الناقل الذى أبرم عقد النقل، أى الناقل المتعاقد، أما إذا تعلق الأمر بالناقل الفعلى، بالمعنى الذى حددته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فإن دعوى المسئولية تقام بالتطبيق لأحكام المادة (٤٦) من هذه الاتفاقية وفقاً لما يختاره المدعى فى إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام إحدى المحاكم الخمسة التى يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقاً للمادة (٣٣) المشار إليها، أو أمام

(1) A. I. Mendelsohn, the Warsaw Convention and where we are Today, J. Air. L & Com, Vol. 62, 1997, P. 1071 et s.

اختصاص قضائي إضافي يتمثل في المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو المحكمة التي يقع في دائرتها المركز الرئيسي لأعمال هذا الأخير.

(سادساً) تعلق قواعد الاختصاص القضائي بالنظام العام:

تتعلق أحكام الاختصاص القضائي الواردة باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بالنظام العام، ومن ثم لايجوز الاتفاق على مخالفتها وإلا كان الاتفاق باطلاً ولاغياً طالما كان سابقاً على وقوع الضرر (م٤٩). بيد أن هذا النظام العام نظام عام نسبي حيث يقتصر عدم جواز الاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص القضائي على الاتفاق السابق على وقوع الضرر. أما إذا كان الاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص لاحقاً على وقوع الضرر، فإن هذا الاتفاق يكون صحيحاً بمفهوم المخالفة.

ويأتي هذا الحكم في مصلحة متلقي خدمة النقل بوصفه المدعي في غالب الأحوال وحمايته من شبهة الإذعان خوفاً من فرض الناقل صاحب المركز الأقوى اقتصادياً لسيطرته وشروطه من خلال فرضه لمحكمة معينة يختارها لرفع دعوى المسئولية والاتفاق على ذلك مع متلقي خدمة النقل الذي لن يكون أمامه سوى القبول. ولذلك فقد أبطلت الاتفاقية كل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يكون من شأنه سلب المدعي الحق في الاختيار بين المحاكم التي حددتها الاتفاقية أو تقييد هذا الحق. أما بعد وقوع الضرر فيجوز الاتفاق بين الناقل ومتلقي خدمة النقل على اختصاص محكمة أخرى، وذلك لانتفاء شبهة الإذعان، في هذه الحالة، حيث لاضغط لأحد المتعاقدين على الآخر، وحيث يجوز للمدعي النزول بإرادته واختياره عن حقه في الاختيار أو قبول هذا الاختيار.

(سابعاً) التحكيم فى منازعات عقد النقل الجوى للبضائع:

أجازت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فى المادة (٣٤) الالتجاء إلى التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوى للبضائع شريطة أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوباً (م١/٣٤)، وتحول هذه الكتابة دون نشوء المنازعات فى المستقبل حول تفسير اتفاق التحكيم "la convention d'Arbitrage" كما تكفل تنفيذ حكم التحكيم الصادر بموجبه خاصة وأن معظم الدول تشترط وجود اتفاق تحكيم مكتوب ضمن المستندات المقدمة لتنفيذ الحكم .

وحددت الاتفاقية مكان التحكيم "Place d'Arbitrage" وفقاً لاختيار المدعى في إحدى جهات الاختصاص القضائى المشار إليها فى المادة (٣٣) من الاتفاقية (م٢/٣٤)، وبذلك ساوت الاتفاقية بين غير المتساويين، وجعلت تحديد مكان التحكيم بيد المدعى وحده، وذلك فيما يشبه الانقلاب فى طريقة تعيين مكان التحكيم فى الممارسات التحكيمية الجارية التى تجعل تحديد مكان التحكيم باتفاق الطرفين، إما مباشرة بالنص عليه فى اتفاق التحكيم، أو بطريق غير مباشر بالعهود بالتحكيم إلى مركز تحكيم نظامى يجرى التحكيم فى مقره، أو إلى لائحة تحكيم تحدد هذا المكان.

ثم نصت الاتفاقية على أن تطبق هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية على موضوع النزاع (م٣/٣٤)، وذلك بالمخالفة، أيضاً، للممارسات التحكيمية الجارية التى تخول هيئة التحكيم سلطة واسعة وحرية كبيرة فى تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع "La Loi applicable au fond de litige" .

وفى الحقيقة ورغم مخالفة هذين الحكمين للممارسات التحكيمية الحالية[١]، إلا أنه لاينبغى أن نغفل الحكمة التى ابتغاها واضعوا الاتفاقية، والتى تتوج جهوداً متواصلة منذ القدم لحماية الشاحن أو مرسل البضاعة كطرف ضعيف فى مواجهة الناقل الجوى كطرف قوى، مع مايترتب على ذلك من عدم تكافؤ مراكزهما الواقعية والقانونية والاقتصادية مما يثير اعتبارات الإذعان فى عقود النقل الجوى[٢]، حيث تقابل الشاحن أو المرسل صعوبات كبرى فى تقديم دفاعه تبعاً لمكان التحكيم، فضلاً عن تبنى قوانين لم يألفها للتطبيق على النزاع.

وعلى هذا فإذا كان الشاحن أو المرسل مذعناً وهو يكون كذلك قبل وقوع الضرر استفاد من النصوص الواردة فى الاتفاقية والمتعلقة بحقه فى اختيار مكان التحكيم، ووجوب تطبيق أحكام الاتفاقية دون غيرها على موضوع النزاع، وإلا فالبطلان هو الجزاء على مخالفة ماقررته الاتفاقية. وذلك حسبما ورد فى الفقرة الرابعة من نفس المادة (٣٤) حيث قضت باعتبار أحكام الفقرتين الثانية، المتعلقة بمكان التحكيم، والثالثة، المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يخالف هذه الأحكام. أما إذا انتفى الإذعان فقد انتفت حكمة حماية الطرف الضعيف، وبالتالى فإن له الحق فى الاتفاق مع الناقل على أية أحكام أخرى بالنسبة لتحديد مكان

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن تحديد مكان التحكيم واختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فى الممارسات التحكيمية الحالية. رسالتنا للدكتوراه بعنوان «التحكيم فى المنازعات البحرية. دراسة مقارنة للتحكيم البحرى فى لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤» دار النهضة العربية. الطبعة الرابعة ٢٠٠٤ ص٣٧٣ ومابعدها، ص٤٧٨ مابعدها.

(٢) استئناف القاهرة. ٢١مايو١٩٥٧. مجلة قضايا الحكومة. س٢١. ع٤. ص١٩٦.

التحكيم، والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، وذلك بعد وقوع الضرر، أخذاً بمفهوم المخالفة من حكم المادة (٤٩) التى تقضى ببطلان الاتفاقات الخاصة التى تخالف الأحكام الواردة بالاتفاقية سواء المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق أم بقواعد الاختصاص طالما كانت سابقة لوقوع الضرر، حيث ساوت الاتفاقية بين الاختصاص القضائى والاختصاص التحكيمى.

المطلب الثانى
أطراف دعوى المسئولية

تقسيم:

أطراف دعوى المسئولية هما، بطبيعة الحال، المدعى، سواء أكان المسافر أم شاحن البضاعة، والمدعى عليه الناقل. ونبحث عن طرفى دعوى المسئولية فى فرعين على النحو الآتى:

الفرع الأول: المدعى.

الفرع الثانى: المدعى عليه.

الفرع الأول
المدعى

يختلف المدعى فى دعوى المسئولية على الناقل الجوى باختلاف نوع عملية النقل الجوى وإذا ماكان نقلاً للأشخاص وأمتعتهم أو نقلاً للبضائع:

ففى حالة النقل الجوى للأشخاص يكون المدعى هو المسافر فى المقام الأول والذى يثير مسئولية الناقل الجوى التعاقدية، فإن ترتب على الضرر وفاة المسافر. فهل يجوز لورثته رفع دعوى المسئولية؟

أغفلت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تنظيم هذا الرجوع حيث لم تحدد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى أو حقوقهم فى حالة وفاة المسافر، وذلك حتى تتفادى الاصطدام بحساسية المفاهيم الاجتماعية فى قوانين الأسرة للدولة المنضمة إليها. وبالتالى فإن التساؤل يثار حول القانون الواجب التطبيق فى هذه الحالة، وهل هو قانون المحكمة التى تنظر النزاع أو قانون الأحوال الشخصية للمسافر شريطة عدم مخالفته للنظام العام فى قانون المحكمة التى تنظر النزاع[١]؟

وأياً ماكان الأمر فإن الأصل فى القانون المصرى، إذا ماتعلق الأمر بنقل الركاب، أن الحق فى رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر، سواء أكان الراكب نفسه أم الغير. ولورثة الراكب، باعتبارهم من الغير، فى حالة وفاته دعويان: دعوى مورثهم عن الضرر الذى أصابه قبل وفاته. وهى دعوى عقدية تنتقل إليهم مع تركته، ودعوى عن الضرر الشخصى الذى أصابهم من جراء وفاة عائلهم. وهى دعوى تقصيرية[٢].

وقد نصت على ذلك صراحة المادة (٢٧١) من قانون التجارة المصرى الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بقولها: «يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً لالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسئولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذى أصاب مورثهم أو عائلهم سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه».

بيد أن اتفاقية مونتريال إذا كانت قد تركت تنظيم هذه المسألة للقانون الداخلى، فإنها قد نصت على أن هذه الدعوى، فى حالة رفعها، لاتكون إلا وفقاً للأوضاع وفى الحدود المقررة فى الاتفاقية ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضى ولا بحقوق كل منهم، حيث تنص المادة (٢٩) على أنه:

---

(١) راجع فى هذا الخلاف. د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٧٨ ص٤٠٤.

(٢) د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٤٨ ص٣٠٥.

«فى حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لايجوز رفع أى دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأى سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولايمكن المطالبة فى أى دعوى كهذه بأى تعويضات جزائية أو رادعة أو أى تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر».

أما فى حالة نقل البضائع، فيجوز لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما فى خطاب نقل البضائع أن يرفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى طبقاً لقواعد المسئولية العقدية، فإن لم يرد ذكرهما فى خطاب النقل لم يكن أمامهما إلا مقاضاة الناقل على أساس المسئولية التقصيرية مع مراعاة الأحكام الواردة فى المادة (٢٩) من الاتفاقية[١].

الفرع الثانى
المدعى عليه

الأصل أن تقام دعوى المسئولية على الناقل نفسه، ولكن الصعوبة تثار فى حالة وفاة الناقل، وكذا فى حالة الناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعليين فضلاً عن الرجوع على تابعى الناقل الجوى.

---

(١) أما بالنسبة للنقل الداخلى للبضائع فى مصر فللمرسل رفع دعوى التعويض على الناقل باعتبار أنه هو الذى تعاقد معه، ولاتثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل، ومن بينها دعوى المسئولية، ولايتحمل بالالتزامات الناشئة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق وتلك الالتزامات صراحة أو ضمناً. ويعتبر قبولاً ضمنياً، على وجه الخصوص، تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشيىء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه (م٢٢٢ تجارى جديد).

(أولاً) حالة وفاة الناقل:

واجهت المادة (٣٢) من اتفاقية مونتريال حالة وفاة الناقل الجوى فنصت على أنه: «فى حالة وفاة الشخص الذى تقع عليه المسئولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين فى تركته». وبديهى أن هذا الحكم لايسرى إلا فى حالة ما إذا كان الناقل الجوى شخصاً طبيعياً، فلا يتصور قيامه إذا كان الناقل الجوى شخصاً معنوياً. فإذا رفعت الدعوى على أصحاب الحقوق الشرعيين فى تركة الناقل كان لهؤلاء الحق فى الاستفادة من أحكام المسئولية المقررة فى الاتفاقية[1].

(ثانياً) حالة الناقلين المتتابعين:

تضمنت اتفاقية مونتريال أحكاماً خاصة بمسئولية الناقلين المتتابعين وذلك فى حالات النقل الجوى المتتابع أى النقل الجوى الذى يتم خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود، عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع. وتفرق هذه الأحكام بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة:

ففى حالة نقل الأشخاص، الأصل، تطبيقاً لنص المادة (٢/٣٦) أنه لايجوز للمسافر أو لأى شخص يستمد منه حقه فى التعويض. رفع دعوى المسئولية إلا على الناقل الجوى الذى وقع الحادث أو التأخير الناشىء عنه الضرر فى مرحلة النقل التى تولاها. ومع ذلك يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول، ولو كان الضرر قد تحقق فى مرحلة قد تولاها ناقل لاحق له، إذا كان، بناء على اتفاق صريح، قد تحمل المسئولية عن الرحلة بأكملها.

أما فى حالة نقل الأمتعة أو البضائع، فيكون من حق الراكب أو المرسل استناداً إلى نص المادة (٣/٣٦) أن يرفع دعوى المسئولية على

---

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٦٤.

الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير. هذا فضلاً عن استطاعة كل من الراكب والمرسل والمرسل إليه أن يرجع على الناقل الذى حدث التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير فى مرحلة النقل التى تولاها. ويكون هؤلاء الناقلون مسئولين على وجه التضامن أمام الراكب أو المرسل أو المرسل إليه[١].

وقد توخت الاتفاقية من وراء هذا الحكم مصلحة مستعملى الطائرة: فبتقريرها التضامن بين الناقلين كفلت للمضرور الحصول على حقه وحصنته ضد خطر إفلاس أحدهم. وبإعطائها الحق للمرسل فى مقاضاة الناقل الأول، والحق للمرسل إليه فى مقاضاة الناقل الأخير، راعت قرب كل منهما من الأخر مما ييسر عليهما عند التقاضى[٢].

(ثالثاً) حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلى:

عالجت اتفاقية مونتريال حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى، وتصدت لتحديد معنى الناقل فميزت بين الناقل المتعاقد، وهو الذى يتولى

---

(١) أما رجوع الناقلين المتتابعين بعضهم على بعض فلا يخضع لأحكام الاتفاقية وإنما لأحكام القانون الذى تشير إليه قواعد الإسناد فى قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع. د. هانى دويدار. السابق. ص٢٦٦.

(٢) أما بالنسبة للنقل الجوى الداخلى للبضائع فقد وضع قانون التجارة الجديد قاعدة مؤداها جواز رفع الدعوى على أى من الناقلين المتعددين، حيث تنص المادة (١/٢٥٢) على أنه: «إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولاً بالتضامن قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده، ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك». ولاشك فى تطبيق هذا الحكم على نقل الأشخاص، أيضاً، تطبيقاً لنص المادة (١/٢٠٩) تجارى جديد. راجع. د. محمد فريد العرينى. السابق. رقم ١٤٨ ص٣٠٨-٣٠٩.

إبرام عقد النقل، والناقل الفعلى، وهو الذى يتولى تنفيذ النقل كلياً أو جزئياً وذلك بإذن الناقل المتعاقد وبشرط ألا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع.

وقد أجازت المادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال أن ترفع دعوى المسئولية على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلى، ويكون الخيار للمدعى، أى الراكب أو المرسل أو المرسل إليه، كما يكون للناقل الذى ترفع عليه الدعوى الحق فى إدخال الناقل الآخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التى تتولى نظر الدعوى.

(رابعاً) الرجوع على تابعى الناقل الجوى:

لما كان النقل الجوى من المجالات التى تحتاج إلى رءوس أموال ضخمة، فإنه يندر ممارسته بواسطة مجهزين من الأفراد، بل تمارسه، فى العادة، شركات كبرى تتخذ شكل شركات المساهمة. ونظراً لأن الشركة شخص معنوى فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لا تربطهم بمتلقى خدمة النقل أية علاقة تعاقدية. ولما كانت معظم الأضرار المنسوبة إلى الناقل عادة ماتنشأ عن خطأ هؤلاء التابعين، فإن اتفاقية مونتريال قد خولت المدعى حق رفع دعوى التعويض على تابع الناقل أو وكيله، ونظمت هذا الرجوع فى المادة (٣٠).

فإذا رجع المضرور على أحد تابعى الناقل الجوى بالمسئولية، يكون للتابع المسئول المتمسك بالحدود القصوى للتعويضات المنصوص عليها فى الاتفاقية. وحالات المسئولية التى تجيز التمتع بهذه الحدود القصوى هى ذات حالات مسئولية الناقل الجوى التى تعالجها الاتفاقية، بيد أنه يشترط لإعمال هذا الحكم أن تكون المسئولية ناشئة عن خطأ ارتكبه التابع أثناء ممارسته لوظيفته (م٣٠/١).

فإذا رفعت الدعوي على كل من الناقل الجوى وتابع الناقل فلا يجوز أن يزيد مجموع مايحصل عليه المضرور منهما عن الحد الأقصى التى تقرره

الاتفاقية حتى لايكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسئولية (م٣٠/٢)[١].

وفيما عدا نقل البضائع، لايجوز لتابع الناقل التمسك بأحكام تحديد المسئولية الواردة فى الاتفاقية متى أثبت المدعى أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك فى الغالب (م٣٠/٣).

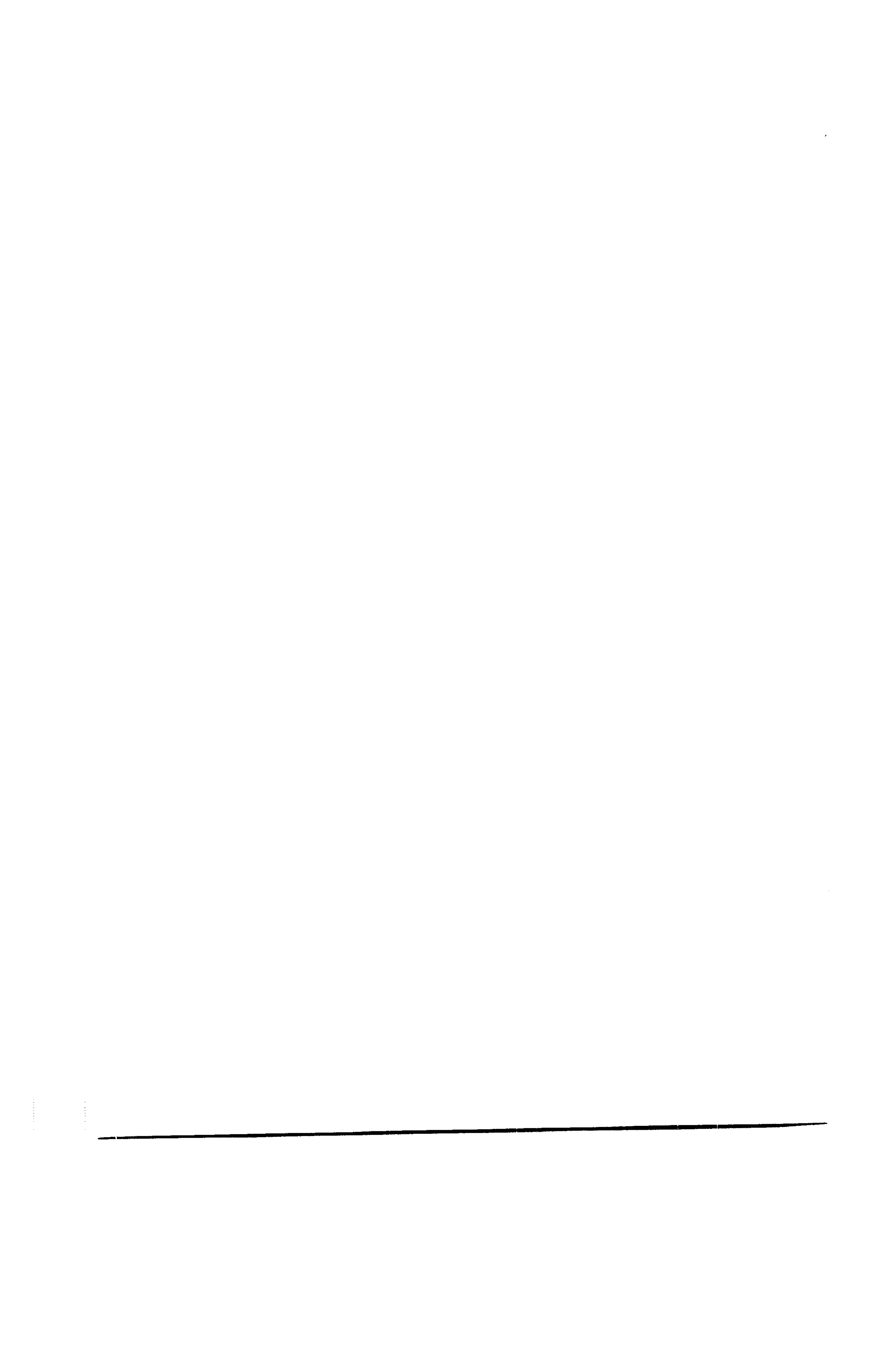
هذا ويكون رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى على أساس المسئولية التقصيرية لأنه لايرتبط بهم بعقد من العقود. ولذلك إذا جاز لهم التمسك بحدود المسئولية وهو حق تقرر لهم بنص خاص هو نص المادة (٣٠/١) فلا مجال لتطبيق الأحكام الأخرى المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى كافتراض الخطأ وأحكام الاختصاص القضائى[٢].

وجدير بالذكر أن المادة (٤٣) من اتفاقية مونتريال قد تضمنت حكماً مماثلاً لحكم المادة (٣٠/١) المشار إليها وذلك بالنسبة لرجوع المضرور على تابعى الناقل الفعلى حيث تنص هذه المادة على أنه: «فيما يتعلق بالنقل الذى يقوم به الناقل الفعلى، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف فى نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من

---

(١) ينظم قانون التجارة الجديد هذا الرجوع بالنسبة للنقل الجوى الداخلى وذلك على نحو مماثل حيث يقرر القانون استفادة تابعى الناقل ووكلائه من تحديد مسئولية الناقل الجوى فى حالة إقامة دعوى التعويض عليهم شريطة أن يثبت أن الفعل الذى أحدث الضرر قد وقع منهم أثناء تأدية الوظيفة (م٢٩٣/١). بيد أنه لايجوز أن يزيد مجموع مايحصل - ايه المضرور من الناقل وتابعيه ووكلائه على حدود التعويض المقررة (م٢٩٣/٣).

(٢) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٦٨.



المسئولية. فى حين اعتبره البعض[1]، بحق، من مصادر الضرر التى تختلف عن التعيب أو التلف، وبالتالى لامجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم القبول. وذلك لأن أحكام الدفع بعدم القبول تعتبر أحكاماً استثنائية، ومن ثم لايجوز التوسع فى تفسيرها، ومادام نص المادة (٢/٣١) يتحدث عن التعيب أو التلف فلا مجال لمد نطاق تطبيقه إلى الهلاك الجزئى.

هذا ويأخذ الاحتجاج الموجه من المرسل إليه إلى الناقل بشأن التعيب الذى أصاب البضاعة أو الأمتعة شكل التحفظ فى مستند النقل، أى إيصال الأمتعة أو وثيقة الشحن الجوى، أو فى صورة محرر آخر يتم إرساله إلى الناقل الجوى، ومن هنا وجب أن يكون الاحتجاج مكتوباً (م٣/٣١).

ويجب إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوى فور اكتشاف العيب فى ميعاد أقصاه سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة، وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، ويحسب الميعاد من تاريخ استلام الأمتعة أو البضائع. أما فى حالة التأخير فى نقل الأمتعة أو البضاعة فيتعين على المرسل إليه إرسال الاحتجاج إلى الناقل الجوى فى ميعاد أقصاه واحد وعشرين يوماً من اليوم الذى وضعت فيه الأمتعة أو البضائع تحت تصرف المرسل إليه (م٢/٣١)[2]. كما يجوز

---

(١) د. رفعت أبادير. السابق. رقم ١٧٥ ص٣٣١، د. محمود مختار بريرى. السابق رقم ٢٤١ ص١٥٨، د. هانى دويدار. السابق. ص٢٧٠.

(٢) يختلف الدفع بعدم القبول الذى نظمة المشرع المصرى فى قانون التجارة الجديد بشأن النقل الجوى الداخلى فى المادة (٢٥١) عن الدفع بعدم القبول المقرر فى اتفاقية مونتريال من حيث النطاق والشروط، فمن حيث النطاق يمتد الدفع فى القانون ليشمل التلف والهلاك الجزئى ولكنه ينحسر عن الهلاك الكلى والتأخير، بينما تقصره الاتفاقية على التلف والتأخير. ومن حيث الشروط يستوجب القانون، فضلاً عن استلام البضاعة دون تحفظ، قيام المرسل إليه برفع الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ تسلمه البضاعة، بينما تتطلب الاتفاقية عمل الاحتجاج كتابة خلال المدد التى حددتها.

إرسال هذا الاحتجاج إلى الناقل الفعلي ويكون له نفس الآثار التي ينتجها في مواجهة الناقل المتعاقد (م٤٢).

فإذا تخلف المرسل إليه عن إثبات احتجاجه بالكيفية وفي المواعيد التي حددتها الاتفاقية كان للناقل أن يتمسك في مواجهته بالدفع بعدم قبول دعوى المسئولية. بيد أن الناقل لايستفيد من هذا الدفع إذا ثبت أن تخلف الاحتجاج من جانب المرسل إليه راجع إلى غش الناقل (م٣١/٤)، وذلك كأن يكون الناقل قد قام بأعمال مؤثمة من شأنها منع المرسل إليه من اكتشاف العيب، وبالتالي منعه من تقديم الاحتجاج في المواعيد المحددة.

وجدير بالذكر أن دفع الدعوى يختلف عن دفع المسئولية، وذلك لأننا، بصدد هذا الدفع الأخير، نكون حيال دعوى مقبولة اتصلت بها المحكمة وبدأت مناقشتها موضوعياً، حيث يجادل الناقل في توافر شروط انعقاد المسئولية. أما دفع الدعوى فيهدف إلى منع المحكمة من نظر الدعوى والخوض في توافر أو عدم توافر مسئولية الناقل، فالمحكمة تقضي بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسئولية الناقل الجوي[١].

المطلب الرابع
سقوط دعوى المسئولية

تنص المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه: «١- يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ

---

(١) د. محمود مختار بريري. السابق. رقم ٢٣٨ ص١٥٧.

الذى توقفت فيه عملية النقل. ٢- يحدد قانون المحكمة التى رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة».

ويتضح من هذا النص أنه يجب على المضرور رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى خلال سنتين إما من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت فى الميعاد أو متأخرة، أو من اليوم الذى كان يتعين وصولها فيه وإن لم تصل أبداً إلى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل فى حالة امتناع الناقل الجوى عن المضى فى تنفيذ عقد النقل الجوى لأى سبب من الأسباب. بيد أنه يراعى أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوى عن تسليم الأمتعة أو البضاعة، فإن الميعاد يسرى من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة(١).

وينطبق حكم هذا النص على جميع حالات النقل سواء أكان نقلاً للركاب أم نقلاً للأمتعة أم نقلاً للبضائع، ولما كان حساب المدة المذكورة يخضع لقانون المحكمة التى تنظر النزاع، فإن هذه المدة تبدأ، وفقاً للمادة (١٥) من قانون المرافعات المصرى، من اليوم التالى لوصول الطائرة أو من اليوم الذى كان يتعين على الطائرة الوصول فيه أو من تاريخ إيقاف النقل(٢).

---

(١) د. هانى دويدار. السابق. ص٢٧٢.

(٢) يبتعد قانون التجارة الجديد فى شأن التقادم عن اتفاقية مونتريال حيث يفرق بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعه، فيقرر أن تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية. وتسرى هذه المدة فى حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفى حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث (م٢/٢٩٦).

وتتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها. وتسرى هذه المدة فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف من تاريخ تسليم الشيىء موضوع النقل إلى المرسل إليه أو إلى الجمرك أو إلى الأمين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشيىء. وفى حالة الهلاك الكلى من تاريخ مرور ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفى حالة ===

وقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التى يجب رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى خلالها، فى ظل المادة (٢٩) من اتفاقية وارسو التى تقابل المادة (٣٥) من اتفاقية مونتريال. أهى مدة سقوط أم مده تقادم؟

تذهب البعض[1] إلى أن مدة السنتين التى حددتها الاتفاقية هى مدة تقادم، ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع. وذلك على أساس أن دعوى المسئولية فى جميع أنواع النقل، بحرياً كان أو برياً، يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة، وهذه الفترة دائماً هى فترة تقادم، ومن ثم يجب ألا يشذ النقل الجوى عن تلك القاعدة، كما أن الاتفاقية عندما تحيل إلى قانون محكمة النزاع فى طريقة احتساب مدة السنتين فإن هذا يعنى بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع، أى أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط.

بيد أن الراجح فقهاً والجارى عليه العمل قضاء[2] أن هذه المدة هى مدة سقوط غير خاضعة لوقف أو انقطاع، وذلك لأن الاتفاقية استعملت لفظ

=== عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف (م٢٩٦/١، م٢٩٨).

كما تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى إذا وجد فى نفس الظروف (م٢٩٦/٣).

وجدير بالذكر أنه لايجوز أن يتمسك بهذا التقادم من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم (م٢٩٦/٤)، وهذا النص لا مقابل له فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(1) P. Chauveau, Droit Aérien, Op. Cit. No. 267, P. 197 & M. Pourcelet, Transport Aérien, Op. Cit. P. 218.

(٢) د. أبوزيد رضوان. السابق. رقم ٣٩٧ ص٤١٣ والأحكام القضائية المشار إليها فى هامش رقم (٣٠٩) بنفس الصفحة، د. محمد فريد العرينى، السابق. رقم ١٥٠ ص ٣١٤، د. محمود مختار بريرى. السابق. رقم ٢٤٤ ص١٥٩.

"Décheance" ويعنى «سقوط» الحق فى رفع الدعوى، ويبدو أن ذلك هو ما كان فى ذهن واضعى الاتفاقية، وإلا لما ترددوا فى استعمال لفظ "Préscription" ويعنى «تقادم» الدعوى. وأما عن الإحالة إلى قانون محكمة النزاع فلا تعنى سوى اختصاص محكمة النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط هذه، أى تحديد تاريخ وصول الطائرة، أو التاريخ الذى كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل.

وأخيراً فإن هذا السقوط يرد على دعوى المسئولية المرفوعة على الناقل الجوى، سواء أكان ناقلاً متعاقداً أم ناقلاً فعلياً، وذلك لما نصت عليه المادة (٤٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من خضوع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى لأحكام الاتفاقية دون تخصيص، الأول بالنسبة إلى مجمل عملية النقل، والثانى بالنسبة إلى النقل الذى يقوم به فقط.

خاتمــــة

اهتم المجتمع الدولى بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوى وخاصة مسئولية الناقل الجوى حيث المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين، وذلك على نحو يحقق الحماية التشريعية والاقتصادية لمؤسسات النقل الجوى، من ناحية، حتى تنمو وتزدهر، ويحقق مصالح العملاء، من ناحية أخرى، حتى يقدموا على سلوك طريق النقل الجوى، الأمر الذى يؤدى فى النهاية إلى نمو مرفق النقل الجوى وتطوره.

وكانت أولى مظاهر هذا الاهتمام معاهدة وارسو ١٩٢٩ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى، والتى حظيت بإقبال دولى كبير، واعتبرت، بحق، من أشهر معاهدات القانون الخاص، بيد أن التطورات الحادثة فى مجال النقل الجوى قد أملت تكملة القواعد القانونية الواردة بهذه الاتفاقية وتعديلها عدة مرات، فتمت تكملة الاتفاقية باتفاقية جوادالاخارا فى ١٨ سبتمبر ١٩٦١، وتم تعديلها بموجب كل من بروتوكول لاهاى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥، وبروتوكول جواتيمالا سيتى فى ٨ مارس ١٩٧١، وبروتوكولات مونتريال الأربعة فى ٢٥ سبتمبر ١٩٧٥، هذا بجانب اتفاق مونتريال المبرم فى ٤ مايو ١٩٦٦ الذى تسرى أحكامه حالياً على أكثر من ثلاثمائة شركة نقل جوى تعمل على الخطوط الجوية المنتظمة فى المجالين الدولى والداخلى .

بيد أن هذه الاتفاقيات والبروتوكولات المكملة والمعدلة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ لم تكف لمجاراة التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية والقانونية الهائلة التى طرأت على الملاحة الجوية الدولية: فعلى الصعيد الفنى تطورت صناعة الطائرات تطوراً كبيراً منذ الحرب العالمية الثانية، الأمر الذى ترتب عليه زيادة حمولتها فضلاً عن زيادة سرعتها، كما تطورت وسائل الاتصال بين

الطائرات وبينها وبين المطارات المختلفة، وكذا وسائل التنبؤ بالأحوال الجوية نتيجة غزو الفضاء واستخدام الأقمار الصناعية، بما استتبعه ذلك من زيادة أمن الملاحة الجوية وتقلص احتمالات الأخطار التى تتعرض لها الطائرة وماتحمله من أشخاص وبضائع، ومن ثم التفكير فى مراجعة قواعد مسئولية الناقل الجوى بغية استبعاد بعض صور الإعفاء منها.

وعلى الصعيد السياسى، ازداد عدد الدول المشاركة فى مجال النقل الجوى الدولى بعد أن انتشرت حركات التحرر الوطنى وشرعت معظم الدول المستقلة فى بناء اقتصادها، وشاركت فى الحياة السياسية مع الدول المتقدمة، بل واستطاع بعضها مزاحمة الدول الناقلة فى امتلاك الطائرات، ومن ثم أصبح لها صوت مسموع ذو تأثير على حركة توحيد التشريعات الجوية الدولية بما يضمن مصالحها ويحقق لها التوازن بين هذه المصالح ومصالح الدول الكبرى.

وعلى نفس الصعيد زادت الخلافات الدولية، وانتشرت الحروب الأهلية، وطغت المشاحنات الطائفية والمذهبية، وانتقلت آثار هذه الحروب والخلافات إلى مجال النقل الجوى، فظهرت القرصنة الجوية وانتشرت حوادث الإرهاب الجوى وخطف الطائرات منذ مطلع السبعينات من القرن الماضى، الأمر الذى أدى إلى ظهور أنواع جديدة من الأضرار التى تسببها هذه الحوادث للعملاء من ركاب وشاحنين ينبغى الإحاطة بها عن طريق وضع قواعد لمسئولية الناقل الجوى تساعد على القضاء على هذه الظاهرة الإجرامية أو على الأقل تخفف من آثارها.

وعلى الصعيد الاقتصادى ازدادت تقلبات الأسعار العالمية وانخفضت قيمة العملات النقدية، فبدت الحدود القصوى للتعويضات المستحقة للمضرورين من حوادث الطائرات زهيدة خاصة إذا ماقورنت بالتعويضات

الضخمة التى يحصل عليها المضرورون من حوادث مماثلة حدثت لهم فى وسائل النقل الأخرى، ومن ثم وجب التفكير فى وضع قواعد جديدة لمسئولية الناقل الجوى تراجع هذه الحدود القصوى للتعويضات بما يتلاءم مع التقلبات الاقتصادية والتغييرات الطارئة على العملات النقدية تحقيقاً لمصالح المتعاملين مع مرفق النقل الجوى.

أما على الصعيد القانونى، وفضلاً عن الانتقادات الفقهية والقضائية لبعض الأحكام الموضوعية المنظمة لمسئولية الناقل الجوى الدولى فى التشريعات الدولية الموحدة التى تنظم هذه المسئولية منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩، فإن تعدد هذه التشريعات قد أفضى إلى وجود سبعة تشريعات دولية، فضلاً عن اتفاقية جوادالاخارا المكملة، واتفاق مونتريال المؤقت، وهذا التعدد قد أدى إلى وجود تنازع قانونى فى المكان والزمان عندما دخل بروتوكول لاهاى ١٩٥٥ حيز التنفيذ إذ اختلف عدد الدول الموقعة على الاتفاقية عن الدول الموقعة على البروتوكول، وهذا التعدد كان سيؤدى، حتماً، إلى تنازع قانونى متفاقم إذا دخلت بقية هذه التشريعات حيز التنفيذ، حيث لم يتطابق عدد الدول الموقعة على الاتفاقية الأصلية، مع عدد الدول الموقعة على كل من هذه البروتوكولات مع ما تتضمنه من تعارض فى الأحكام القانونية الواردة فيها والمتعلقة بمسئولية الناقل الجوى. الأمر الذى كان سيؤدى إلى فوضى تشريعية هائلة تشيع الاضطراب فى المراكز القانونية على نحو ينفرط معه عقد القواعد القانونية الموحدة التى جاءت هذه التشريعات لتحقيقها.

وهكذا وصل الأمر فى النهاية إلى أن أصبحت القواعد القانونية الموحدة المأمول تطبيقها على مسئولية الناقل الجوى الدولى بمثابة بناء تاهت معالمه واختلت قواعده وتناثرت أركانه وسط تشريعات دولية متعددة بعضها نافذ وبعضها غير نافذ على المستوى الدولى، مما استوجب ضرورة إعادة النظر فى

هذا الوضع عن طريق وضع اتفاقية دولية جديدة ترضى الكافة وتحل محل هذه الوثائق المتعددة، وكانت هذه الاتفاقية هى اتفاقية مونتريال فى ٢٨ مايو ١٩٩٩، والتى دخلت حيز التنفيذ علي المستوى الدولى فى ٤ نوفمبر ٢٠٠٣. وبموجبها تمت تكملة القواعد القانونية الموحدة المطبقة على النقل الجوى الدولى وتحديثها والإضافة إليها على نحو يتوافق مع التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية والقانونية التى طرأت فى مجال الملاحة الجوية. وتبدو أهم ملامح التنظيم الوارد فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن مسئولية الناقل الجوى الدولى فيمايلى:

(أولاً) بدأت الاتفاقية فى تحديد نطاق تطبيق أحكام مسئولية الناقل الجوى الواردة فيها من حيث انتهت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، حيث قررت سريان هذه الأحكام على النقل التجارى الدولى الذى تقوم به الطائرة للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، وذلك حسب مفهوم جغرافى للدولية قصرته على الدول الأطراف فيها، وعولت فى تحديده على إرادة أطراف عقد النقل، فضلاً عن سريان هذه الأحكام على كافة أنواع النقل الجوى بحيث لم يعد باقياً خارج نطاق تطبيق هذه الأحكام سوى النقل الجوى للرسائل والطرود البريدية، والنقل الجوى الذى تتولاه الدولة فى حالتين فقط، وبشروط محددة.

(ثانياً) قررت الاتفاقية أن الالتزام الأساسى الذى يرتبه عقد النقل الجوى على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان سلامة الراكب والمحافظة على البضائع أو الأمتعة والعناية بها، فضلاً عن التغيير المكانى فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين للنقل، فإذا تم الإخلال بهذا الالتزام انعقدت مسئولية الناقل الجوى، بيد أن الاتفاقية رفضت إقرار التزام الناقل بالتعويض عن الضرر النفسى

الذى يصيب الراكب، وذلك رغم الخلافات الفقهية والقضائية المحتدمة حول هذا الموضوع فى ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، الأمر الذى يفهم منه أن الاتفاقية قد رأت أن الوقت لم يحن بعد للتعويض عن الضرر النفسى، ومن ثم يبقى باب الخلاف مفتوحاً حول هذا الموضوع، وتبقى الكرة فى ملعب القضاء الوطنى فى الدول المختلفة لمحاولة تفسير المصطلحات الواردة فى الاتفاقية، بهذا الصدد، تفسيراً واسعاً لإدخال بعض صور الضرر النفسى ضمن صور الضرر التى تشملها الاتفاقية وتجيز التعويض عنها، وكان حرياً بالاتفاقية أن تغلق هذا الباب وتقرر جواز التعويض عن الضرر النفسى خاصة بعد كثرة حدوث هذه الأضرار نتيجة انتشار حوادث الإرهاب الجوى وخطف الطائرات.

(ثالثاً) أخذت الاتفاقية بنظام مزدوج لمسئولية الناقل الجوى عن الأضرار التى تحدث للركاب يتكون من فئتين، وذلك حسب حجم الضرر: (الفئة الأولى) المسئولية عن الأضرار التى لاتتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. (والفئة الثانية) المسئولية عن الأضرار التى تتجاوز قيمتها (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب. ووضعت لكل فئة منهما أحكاماً مختلفة.

(رابعاً) أقامت الاتفاقية مسئولية الناقل الجوى على مجموعة متنوعة من الأسس القانونية، وذلك تبعاً لنوعية النقل وحجم الضرر، فجعلت مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أو تحمل التبعة فى حالة نقل الركاب عن أضرار الفئة الأولى، وفى حالة نقل البضائع، وفى حالة نقل الأمتعة المسجلة، فى حين جعلت مسئولية الناقل الجوى مسئولية شخصية قوامها الخطأ المفترض فى حالة نقل

الركاب عن أضرار الفئة الثانية، وفى حالة التأخير فى النقل. أما مسئولية الناقل الجوى عن نقل الأمتعة غير المسجلة فقد جعلت الاتفاقية مسئولية الناقل عنها مسئولية شخصية قوامها الخطأ واجب الإثبات. وهذه الأسس، رغم تعددها، إلا أنه لا غبار عليها إلا فى حالة المسئولية عن نقل الركاب فى حالة الأضرار من الفئة الثانية حيث يعد أساس الخطأ المفترض، فى هذه الحالة، ردة عن الأساس الذى كان مقرراً فى بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ والذى كان يجعل مسئولية الناقل الجوى فى هذه الحالة، أيضاً، مسئولية موضوعية قوامها المخاطر أو تحمل التبعة.

(خامساً) ردت الاتفاقية طرق دفع مسئولية الناقل الجوى إلى سبب عام، وأسباب خاصة: فالسبب العام يسرى على جميع أحكام المسئولية الواردة فى الاتفاقية، ومفاده إعفاء الناقل الجوى من المسئولية الحادثة للركاب أو الأمتعة أو البضائع فضلاً عن التأخير إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذى يطالب بالتعويض أو الشخص الذى يستمد منه حقوقه. وهذا الإعفاء قد يكون كلياً أو جزئياً بقدر مايكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم فى حدوثه. أما الأسباب الخاصة فمتنوعة، وذلك حسب تنوع الأسس القانونية لمسئولية الناقل الجوى التى أوردتها الاتفاقية، وإن كان هذا التنوع فى طرق دفع المسئولية يؤخذ عليه الكثرة أحياناً مما يفرغ الأساس من مضمونه، والتعارض أحياناً أخرى مماقد يثير مشاكل عمليه عند التطبيق، وكان الأحرى تقليل طرق دفع المسئولية، فضلاً عن تناغمها مع الأسس القانونية المقررة لمسئولية الناقل الجوى.

(سادساً) استبدلت الاتفاقية عبارة «التدابير المعقولة» التى ينبغى على الناقل إثبات اتخاذه هو وتابعيه ووكلائه لها لتفادى أضرار التأخير فى

النقل حتى يتخلص من المسئولية عنها، بعبارة «التدابير الضرورية» التى كانت واردة فى اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة. وبذلك أغلقت الاتفاقية باباً من أبواب الخلاف الفقهى والقضائى كان مفتوحاً لتفسير هذه العبارة الأخيرة.

(سابعاً) رفعت الاتفاقية الحدود القصوى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى حال انعقاد مسئوليته إلى المستوى الذى بلغه بروتوكول مونتريال الثالث ١٩٧٥، حيث بلغ الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل الركاب (١٠٠) ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، وفى حالة التأخير فى نقل الركاب (٤١٥٠) وحدة، وفى حالة نقل الأمتعة (المسجلة أو غير المسجلة) (١٠٠٠) وحدة، وفى حالة نقل البضائع (١٧) وحدة عن كل كيلو جرام من البضائع. وهذه الحدود المرتفعة للتعويضات تلبى مصالح العملاء من ركاب وشاحنين بعد ارتفاع مستوى الأسعار وانخفاض قيمة النقود.

(ثامناً) استبدلت الاتفاقية وحدة حقوق السحب الخاصة بالفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه الذى اتخذته اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة لحساب قيمة التعويض، وذلك جرياً وراء بروتوكولات مونتريال ١٩٧٥، كما عالجت الاتفاقية كيفية تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى عملات وطنية فى الدول المتعاقدة، فقررت أن يتم هذا التحويل عند التقاضى وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض؛ كما عنيت بتحديد طريقة التحويل بالنسبة للدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى أو غير الأعضاء فى هذا الصندوق. وبذلك أغلقت الاتفاقية باباً آخر للخلاف الفقهى والقضائى حول تحويل الفرنك الذهب الذى كان معمولاً به فى ظل اتفاقية وارسو إلى العملات الوطنية

للدول المختلفة نظراً لأن هذه الاتفاقية لم تحدد سعر الصرف الذى يتعين التعويل عليه عند التحويل.

(تاسعاً) وضعت الاتفاقية نظاماً للمراجعة الدورية للحدود القصوى للتعويضات الواردة فيها يسمح بمراجعة هذه الحدود من جانب جهة الإيداع، وهى المنظمة الدولية للطيران المدنى "ICAO" مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة فى نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان الاتفاقية، أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، أوفى المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية. ويأتى هذا الحكم للتغلب على الصعوبات التى تثار دائماً بعد رفع الحد الأقصى للمسئولية وحتى لا تتكرر محاولات رفع هذا الحد من جديد تبعاً لتغير الظروف نتيجة للتضخم وارتفاع مستوى الأسعار وانخفاض القوة الشرائية للنقود.

(عاشراً) رجعت الاتفاقية إلى قاعدة التعويض عن كل الضرر أو مبدأ المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى فى أربعة حالات هى: الأضرار من الفئة الثانية التى تصيب الركاب، وخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه، والاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض، وتقديم بيان من الراكب أو الشاحن إلى الناقل يوضح طبيعة البضاعة أو قيمتها ومايعلقه على استلامها من أهمية خاصة، وبذلك تكون الاتفاقية قد استبدلت خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه الموجب لتجاوز الحدود القصوى للمسئولية بفكرة غش الناقل أو خطئه المساوى للغش التى كانت واردة فى اتفاقية وارسو، والتى أثارت خلافات واسعة حول تفسيرها، كما أغفلت اتفاقية مونتريال حالة خامسة من حالات المسئولية غير المحدودة كانت واردة فى

اتفاقية وارسو قوامها تخلف الناقل عن إصدار وثائق النقل أو تخلف بياناتها الإلزامية، ومن ثم أصبح الناقل الجوى يستفيد من المسئولية المحدودة رغم تخلف إصدار هذه الوثائق أو تخلف بياناتها الإلزامية.

(حادى عشر) ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسئوليتهم بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسئولية المقررة بموجب الاتفاقية، وللدولة أن تقدر مدى ملاءمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه، كما يجوز للدولة، حتى تستوثق من وجود التأمين وكفايته أن تطلب من الناقل تقديم دليل، كشهادة من شركة التأمين، يقطع بأن التأمين قد تم بالفعل. بيد أن الاتفاقية قد اقتصرت، فى هذا الشأن، على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها، دون التطرق بتنظيم مفصل للتأمين من المسئولية أو لبيان العلاقة بين الناقلين والركاب أو مرسلى البضائع، الأمر الذى يبقى الباب مفتوحاً للدول لتقيم نظماً للتأمين من مسئولية الناقل الجوى تبرمها شركات الطيران إما لصالح العملاء بغية ضمان حصول الضحايا منهم أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة لإجراءات التقاضى المعقدة، وإما لصالح هذه الشركات نفسها بغية ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسئوليتها تجاه العملاء أو ورثتهم، وكان الأحرى بالاتفاقية أن تأتى بتنظيم مفصل للتأمين من مسئولية الناقل الجوى كما فعلت اتفاقية روما ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التى تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض.

(ثانى عشر) ألزمت الاتفاقية الناقل الجوى فى حالة الحوادث التى تؤدى إلى وفاة الراكب أو إصابته أن يدفع دون إبطاء مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعى المضرور الذى يحق له المطالبة بالتعويض شريطة أن يكون هذا

الوفاء المعجل مقرراً فى القانون الوطنى للناقل، وذلك حتى يقضى فى دعوى المسئولية، فإن قضى فيها خصمت هذه المبالغ من التعويض المحكوم به. وهذا المبدأ يضمن للمضرور الوفاء باحتياجاته الاقتصادية العاجلة دون أن يشكل اعترافاً من الناقل بالمسئولية، فهذا الأمر متروك للمحكمة التى تنظر الدعوى.

(ثالث عشر) أضافت الاتفاقية اختصاصاً قضائياً خامساً لمحكمة تضاف إلى خيارات المدعى الأربعة التى كانت مقررة فى اتفاقية وارسو يستطيع المدعى اللجوء إليها فيما يتعلق بالضرر الناجم عن الوفاة أو الإصابة فقط دون غيره من الأضرار، وهى محكمة موطن المدعى أو محل إقامته الدائم والرئيسى وقت وقوع الحادث، والذى يشغل الناقل منه وإليه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أوعلى متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجارى من منشآت مملوكة أو مستأجرة لهذا الناقل أو ذاك. ولا شك أن هذه المحكمة الخامسة تأتى فى مصلحة المدعى الراكب بصفته الطرف الضعيف فى عقد النقل الجوى، حيث إن عقد الاختصاص القضائى فى محل إقامته الدائم سيوفر عليه الوقت والجهد والنفقات فى دولته الأم فى ظل قانونه الوطنى.

(رابع عشر) أجازت الاتفاقية للمدعى والناقل الجوى اللجوء للتسوية الودية لحل النزاع الناشيء بينهما، وذلك عندما أجازت للناقل أن يعرض على المدعى كتابة الوفاء الودى بقيمة التعويض خلال ستة أشهر من تاريخ وقوع الحادث الذى سبب الضرر أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت فى تاريخ لاحق لتلك المدة، فإن تراضيا على هذه التسوية انتهى الأمر، وإلا جاز للمحكمة التى رفعت إليها دعوى المسئولية أن تقضى بالإضافة إلى التعويض المستحق بمبالغ توازى كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات

التقاضى الأخرى التى تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد، شريطة أن يقل التعويض المحكوم به عن المبلغ المعروض حتى لو تجاوزت هذه المبالغ الحدود القصوى للمسئولية المقررة فى الاتفاقية حيث تستبعد الاتفاقية، فى هذه الحالة، مصاريف الدعوى من نطاق الحد الأقصى للتعويض. وهذا الحكم يشجع أطراف عملية النقل الجوى من ناقلين وعملاء على حل النزاعات الناشئة بينهما عن طريق التسوية الودية خلال فترة معينة.

(خامس عشر) أجازت الاتفاقية اللجوء للتحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوى للبضائع، كما حددت مكان التحكيم وفقاً لاختيار المدعى فى إحدى جهات الاختصاص القضائى المحددة فى الاتفاقية، وألزمت هيئة التحكيم بالفصل فى النزاع بتطبيق أحكام الاتفاقية دون سواها. ولاشك أن إجازة اللجوء للتحكيم كوسيلة لفض المنازعات يأتى فى صالح طرفى العقد نظراً لما يتمتع به هذا الطريق من مميزات تكفل حل النزاع حلاً سرياً سريعاً متخصصاً، كما أن تحديد الاتفاقية لمكان التحكيم على هذا النحو وإلزام المحكمين بالفصل فى موضوع النزاع وفق أحكام الاتفاقية دون سواها ، وإن كان لاينسجم مع الممارسات التحكيمية الجارية، إلا أنه يتوج جهوداً متواصلة منذ القدم لحماية الشاحن أو مرسل البضاعة كطرف ضعيف فى مواجهة الناقل الجوى كطرف قوى، مع مايترتب على ذلك من عدم تكافؤ مراكزهما القانونية والاقتصادية، الأمر الذى يثير اعتبارات الإذعان فى عقود النقل الجوى حيث تقابل الشاحن أو المرسل صعوبات كبيرة فى تقديم دفاعه تبعاً لمكان التحكيم، فضلاً عن تبنى المحكمين لقوانين لم يألفها للتطبيق على موضوع النزاع.

وهكذا ورغم بعض الانتقادات التى يمكن توجيهها للأحكام المطبقة على مسئولية الناقل الجوى فى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فإن هذه الاتفاقية تعد خطوة كبيرة على طريق تحديث نظام المسئولية الوارد فى اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة، كما تمثل حداً فاصلاً فى حياة الطيران المدنى بعد أن أزالت البناء القانونى الذى كان يحكم مسئولية الناقل الجوى عن طريق تشريعات دولية متعددة أضاعت معالم هذا البناء وكادت أن تودى بأركانه، وذلك لصالح بناء جديد يأخذ من الماضى ويعدل فيه ويضيف إليه ويتسنى للبشرية جمعاء المشاركة فيه، حيث لم يعد النقل الجوى مرفقاً محجوزاً لقلة من الأفراد، بل أصبح وسيلة شائعة تعبر بها البشرية الحدود وتسعى من خلالها للنهوض بالمصالح المشتركة للأفراد والشعوب، وكما دخلت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيز التنفيذ على المستوى الدولى فى الرابع من نوفمبر ٢٠٠٣، فإنه من المتوقع والمأمول أن تسرى هذه الاتفاقية فى مصر وفى معظم دول العالم فى وقت قريب لتحكم النقل الجوى الدولى وتنظم مسئولية الناقل الجوى الدولى.

قائمة المراجع

(أولاً) مراجع باللغة العربية:

١- الكتب والرسائل:

- د. **أبوزيد رضوان:** القانون الجوى. قانون الطيران التجارى. دار الفكر العربى ١٩٨٣.
- د. **حفيظة الحداد:** دروس فى القانون الجوى. مجموعة محاضرات ملقاه على طلبة الليسانس بكلية الحقوق. جامعة الاسكندرية، ١٩٩٠.
- د. **رفعت فخرى أبادير:** الوجيز فى القانون الجوى. ١٩٨٨.
- د. **عاطف الفقى** : التحكيم فى المنازعات البحرية «دراسة مقارنة للتحكيم البحرى فى لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤»، دار النهضة العربية ٢٠٠٤.
- د. **عبدالفضيل محمد أحمد:** القانون الخاص الجوى. دار أم القرى، ١٩٩٢.
- د. **فاروق زاهر** : تحديد مسئولية الناقل الجوى الدولى. دراسة فى اتفاقية ڤارسوڤيا والبروتوكولات المعدلة لها. دار النهضة العربية. ١٩٨٥.
- د. **فاروق ملش** : النقل المتعدد الوسائط . الأوجه التجارية والقانونية. الشهابى للطباعة والنشر. ١٩٩٦.

- **د. مراد منير فهيم** : خضوع النقل الجوى الداخلى لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولى. منشأة المعارف. الطبعة الثالثة. ١٩٨٦.
- **د. محمد فريد العرينى:** القانون الجوى. النقل الجوى الداخلى والدولى. دار المطبوعات الجامعية. ٢٠٠٢.
- **د. محمود سمير الشرقاوى:** محاضرات فى القانون الجوى. دار النهضة العربية. ١٩٧٩.
- **د. محمود مختار بريرى:** قانون الطيران وقت السلم. دار الفكر العربى ١٩٨٥.
- **د. نادية معوض** : مسئولية متعهد النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع. القاهرة. ١٩٨٩.
- **د. هانى دويدار** : قانون الطيران التجارى. دار الجامعة الجديدة للنشر. ١٩٩٤.

٢- الأبحاث :

- **د. رفعت فخرى أبادير:** أثر الإرهاب على مسئولية الناقل الجوى للركاب. منشور فى مؤلف. د. محمد فريد العرينى. القانون الجوى. دار المطبوعات الجامعية. ٢٠٠٢ ص٣٣٣.
- **د. عاطف الفقى** : النقل البحرى للبضائع فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج ١٩٧٨). دار النهضة العربية. ١٩٩٧.

٣- الأحكام القضائية:

- استئناف القاهرة. ٢١ مايو ١٩٥٧ . مجلة قضايا الحكومة. س ٢١ . ع٤ . ص١٩٦.
- نقض مدنى. ١٩ يونيو ١٩٦٩. مجموعة أحكام النقض. س ٢٠. ص١٠٧.
- نقض مدنى. ٢٦ يناير ١٩٧٦. مجموعة أحكام النقض. س ٢٧ . ص٨٩٦.

(ثانياً) مراجع باللغة الفرنسية:

II- Bibliographie en Langue Française:

1- Ouvrages et theses: **١- الكتب والرسائل:**

- **Cas. G:** Les sources du droit des transports aérien. Paris. L. G.D.J 1964.
- **Chauveau. P :** Droit Aérien, Paris 1951.
- **De Juglart. M :** traité de droit aérien, 1989.
- **Du Pontavice. E :** le statut des Navires, 1976.
- **Houtte. V :** la responsabilité Civile dans les transports aérien interieures et internationaux, thèse, Paris 1940.
- **Lemoine. M :** Traité de droit aérien, 1947.
- **Litvine. M :** Précis élémentaire de droit aérien, 1953.
- **Lureau. D :** la responsabilité du transporteur aérien, thèse, Paris 1961.
- **Matte. N. M :** traité de droit aérien, Paris 1966.
- **Pourcelet. M :** transport aérien international et responsabilité, Montréal 1964.

- **Sesseli. J :** la notion de faute dans la convention de varsovie, thèse, Lausanne 1961.

- **Vallier. A :** la convention de la C.N.U.C. E.D du 24 Mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises, thèse, Aix 1983.

2- Articles: ٢- المقالات:

- **Beaulois. H :** Une longue et difficile gestation: genèse du protocole de Guatemala, Rev. Gén. Air, 1971, P. 40.

- **Cas. G :** la responsabilité de transporteur aérien pour dammages causés aux passagers au cour d'opération aéroportuaires, Rev. Gén. Air, E, 1968, P. 117.

- **Chauveau. P :** les vehicules à coussins d'air, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1969, P. 245.

- **Constantinoff. J :** la révision de la convention de varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 393.

- **De la pradelle. P :** Varsovie de nouveau en question, Rev. Gén. Air, 1966, P. 7.

- **Du Pontavice. E :** l'application de la convention de varsovie et du protocole de la Haye aux Etats anciennement colonisés, Rev. Trim. Dr. Com, 1965, P. 470.

- **Du Pontavice. E :** Droit des aéroglisseurs, Rev. Trim. Dr. Com, 1970, P. 796.

- **Guillaume. G :** les réformes apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n. 4 de Montréal, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1977, P. 11.

- **Le Goff. M :** la convention complémentaire de varsovie et la conference de Guadalajara, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1963, P. 21.

- **Mankiewicz. R. H :** Conflits entre la convention de varsovie et la protocole de la Haye, Rev. Gén. Air, 1956, P. 239.

- .... : Pourquoi les Etats-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye?, Rev. Gén. Air, 1967, P. 349.

- .... : le statut de l'arrangement de Montréal, 4 Mai 1966, et La Décision C.A.B., 13 Mai 1966, Concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'egard de leurs passagers, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1967, P. 384.

- .... : la convention de varsovie et le droit comparé, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1969, P. 147.

- .... : le protocole de Guatemala de 8 Mars 1971, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1972, P. 15.

- **Peyrefitte. L :** Transport Aérien, Généralites, J. C. Dr. Com. 1991, Fasc 905.

- **Pourcelet. M :** l'accord du 4 Mai 1966 sur les limites de responsabilité, Rev. Gén. Air, 1966, P. 247.

- **Rodiere. R :** le statut des aéroglisseurs sur les transports entre les inventions techniques et les Concepts Juridiques, D. 1969, Chr. 84.

- **Smimoff :** la crise de la convention de varsovie et le point de vue des pays en voi de développement, Rev. Fr. Dr. Aérien 1967, P. 259.

3- Decisions Judiciaires: **٣- الأحكام القضائية:**

- Cass. Civ, 9 Mars 1942, Rev. Fr. Dr. Aérien 1947, P. 121.
- Trib. Com. Seine, 30 Juill 1948, Rev. Fr. Dr. Aérien 1949, P. 201 note: Rabut.
- Trib- Com. Seine, 15 Fev. 1949, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1949, P. 207.
- Cour. Sup. New- York, 4 Oct. 1949, Rev. Gén. Air 1950, note: Lacombe.
- Riom, 10 Fév, 1951, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1951, P. 98.
- Geneve, 8 Mars 1955, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1955, P. 235.
- Cass-Com. 8 Juin 1955, J. C. P. 1955 II, P. 8859, note: M. de Juglart.
- Trib- Com. Marseille, 3 Nov 1955, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1956, P. 93.

- Trib. Inter. tanger, 9 Nov 1959, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1959, P. 200, note: Guinchard.
- Trib- Com. Marseille, 27 Mai 1960, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1960, P. 325.
- Trib- Com. Seine, 19 Juill 1960, J. C. P. 1960, II, P. 1830, note: M. de Juglart.
- La Seine, 2 Juin 1961, Rev. Fr. Dr. Aérien 1961, P. 283.
- Cass. Soc, 16 Nov. 1961, D. 1962, P. 529, note: R. Rodière.
- Paris, 28 Juin 1963, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1963, P. 353.
- Garoua, 26 Fév 1965, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1965, P. 358, note: E-Géorgiades.
- Cass. Civ, 1er, 18 Janv 1966, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1966, P. 228.
- cour. Sup. Californie, 28 Avril 1966, Rev. Gén. Air 1967, P. 67.
- Cass- Crim, 31 Janv 1967, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1967, P. 339.
- Rouen, 10 Avril 1967, Rev. Fr. Dr. Aérien 1967, P. 243.
- Paris, 19 Déc 1967, Rev. Fr. Dr. Aérien 1968, P. 72.
- Grenoble, 1er Avril 1968, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1968, P. 342.
- Cass- Civ, I, 13 Nov. 1968, Rev. Fr. Dr. Aérien 1969, P. 176.
- Cass- Civ, I, 20 Janv. 1970, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 195.
- Cass- Civ, I, 3 Juin 1970, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 311.
- Lyon, 2 Juill 1970, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1970, P. 319 note: E. Géorgiades.

- Paris, 2 Avril 1971, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1971, P. 173.
- Trib de Haarlem, 4 Mai 1971, Bulletin Unidroit, n. 28, Jan. 1976, P. 12.
- Paris, 11 Fév. 1972, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1972, P. 168.
- Cass- Civ, I, 15 Mai 1973, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1973, P. 419, note: E. Georgiades.
- Paris, 30 Mai 1975, Rev. Fr. Dr. Aérien 1975, P. 395.
- Paris, 11 Juin 1975, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1976, P. 127.
- Lyon, 10 Fév. 1976, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1976, P. 275.
- Cass- Civ, 18 Mai 1976, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1976, P. 394.
- Toulouse, 16 Nov. 1977, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1978, P. 215.
- Paris, 6 Oct. 1978, dans: Paris, 13 Janv. 1980, D. M. F 1980, P. 285.
- Paris, 19 Juin 1979, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1979, P. 327.
- Paris 13 Janv. 1980, D. M. F 1980, P. 285.
- Cass- Civ, 16 Fév. 1982, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1982, P. 382.
- Rennes, 10 Fév. 1983, D. M. F 1983, P. 499.
- Paris, 17 Oct. 1984, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1985, P. 198.
- Paris, 22 Janv. 1985, Bull. trans, 1985, III.
- Trib, 1er Inst, 25 Juin 1985, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1985, P. 356.
- Trib. Com. Luxembourg, 30 Dec. 1985, Rev. Fr. Dr. Aérien, 1986, P.
- Cass. Civ, I, 6 Dec. 1988, D. 1989, P. 541, note: Legier.
- Cass. Civ, I , 29 Nov. 1989, D. 1990, Somm, P. 273, Obs: R. Gouilloud.

(ثالثاً) مراجع باللغة الإنجليزية:

III- Bibliography in English Language:

1- Articles: **١- المقالات:**

- **Batra. J. C. :** Modernization of the Warsaw system- Montreal 1999, J. Air. L & Com, Vol 65, 2000, P. 429.

- **Dempsey. P. S. :** International Air Cargo & Baggage liability and the Tower of Babel, Geo. Wash. Int 'l. L. Rev. , Vol. 36, 2004, P. 239.

- **Easton J. F & Others:** Post traumatic "Lesion Corporelle": A continum of bodily injury under the warsaw Convention, J. Air. L & Com, Vol. 68, 2003, P. 665.

- **Fumarola. C. E:** Stratospheric Recovery: Recent and forthcoming changes in international air disaster law and its effect on Air Terrorism recovery, Suffolk U.L. Rev., Vol. 36, 2003, P. 821.

- **Mendelsohn. A. I. :**the warsaw convention and where we are today?, J. Air. L & Com, Vol. 62, 1997, P. 1071.

- **Moore. L. :** the World Trade Center-Terrorist Airline destruction: Will this be the first test of war between the Montreal liability

Convention's Article 21 (2) (A) and 21 (2) (B):, J. Air. L& Com, Vol. 68, 2003, P. 699.

- **Pradhan. D. :** The Fifth Jurisdiction Under the Montreal liability Convention-Wandering American or Wandering everbody?, J. Air. L& Com, Vol. 68, 2003, P. 717.

2- Cases: **٢- الأحكام القضائية:**

- Grain V. S. Imperial Airways, C. A. England, 13 July 1936.
  مشار إليه فى : د. محمد فريد العرينى. القانون الجوى، ٢٠٠٢ رقم ٢٥، ص٨٩.
- Egan V. Kollsman Instrument, Co, 234 N.E. 2d. 199 (N.Y. 1967).
- MacDonald V. Air Canada, 11 Avi, 18, 029 (1st Cir. 1971).
- Herman V. Trans world Airlines, Inc, 13 Avi, 17, 213 (N.Y. C.A. 1974).
- Rosman V. Trans World Airlines, Inc, 314 N.E. 2d 848 (N.Y. 1974).
- Husserl V. Swiss Air Transport, Co, 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).
- Krystal V. British Overseas Airways, Co, 403 F. Supp. 1322 (D. C. Cal. 1975).
- Day. V. Trans World Airlines, Inc, 528F. 2d 31 (2d. Cir 1975).

- Martinez Hernandez V. Air-France, 14 Avi, 17, 421 (C.A. 1st Cir. 1976).
- Evangelinos V. Trans World Airlines, Inc, 550 f. 2d 152 (3d Cir 1977).
- Air-France V. Saks, 470 U. S 392. (1985).
- Floyd V. Eastern Airlines, Inc, 872F. 2d 1462 (11th Cir 1989).
- Buonocore V. Trans World Airlines, Inc, 900 F. 2d 8 (2d Cir 1990).
- In Re Air Disaster in Lockerbie, Scotland on Dec, 21, 1988, 928F. 2d 1267 (2d Cir 1991).
- Chendrimada V. Air India, 802F. Supp. 1089 (S.D.N. Y. 1992).
- Opsina V. Trans World Airlines, Inc, 975F. 2d 35 (2d Cir 1992).
- In Re Korean Airlines Disaster of Sep. 1, 1983, 814F. Supp. 592 (E.D. Mich. 1993).
- In Re Aircrash Disaster Near Roselawn, Indiana, 954F. Supp. 175 (N.D. III. 1997).
- Kotsambasis V. Singapore Airlines, ltd, 14 of L. R. 318 (1997).
- Sidhu V. British Airways, Lloyd's- Rep. 1997, Vol. 2, P. 76.
- Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways, ltd, 151 F. 3d 108 (3d Cir 1998).
- Fishman V Delta Airlines, Inc, 132 F. 3d 138 (2d Cir 1998).

- Weaver V. Delta Airlines, 56F. Supp. 2d 1190 (D. Mont 1999).
- Alvarez V. American Airlines, Inc, 1999 WL 691922 (S.D.N.Y. 1999).
- Hermans V. United Airlines, no. C99-010851, 1999, WL 1269181, at 1 (N.D. Cal 1999).
- Croucher V. Worldwide Flight Services, Inc, III F. Supp. 2d 501 (D.N.J 2000).
- Turturro V. Continental Airlines, 128F. Supp. 2d 170 (S.D.N.Y 2001).
- Lee V. American Airlines, Inc, no. Civ A. 301 CV 1179 P. 2002 WL 1461920, at 3 (N.D. Tex. 2002).
- Bobian V. CSA Czech Airlines, 231F. Supp. 2d 319 (D.N.Y. 2002).
- Morris V. KLM Royal Dutch Airlines, Q.B. 100 (C.A. 2002).
- King V. Bristow Helicopters, ltd, Lloyd's. Rep. 2002, Vol. 1, P. 745 (H. L. 2002).

Abréviations قائمة المختصرات

- **A. C.** : Appeal Cases.
- **Avi** : Aviation Cases.
- **Bull. trans** : Bulletin des Transports.
- **C. A.** : Court of Appeal.
- **Cass. Civ** : Court de Cassation.Chambre Civile.
- **Cass. Crim** : Court de Cassation.Chambre Criminelle.
- **Cass. Soc** : Court de Cassation.Chambre Sociale.
- **Chr** : Chronique.
- **Co** : Corporation.
- **D** : Recueil Dalloz.
- **D. Cal** : District Court of California.
- **D. M. F** : Revue de droit maritime français.
- **D. N. J** : District Court of New-Jersy.
- **D. N. Tex** : District Court of New Texas.
- **D. N. Y** : District Court of New-York.
- **2d Cir** : Second Circuit.
- **et s** : et suivants.
- **F. 2d** : Federal Reporter, Second.
- **F. Supp** : Federal Reporter, Supplement.
- **Fasc** : Fascicule.
- **Geo. Wash. Int'l. L. Rev**: George Washington International Law Review.
- **H. L** : House of Lords.

- **Inc** : Incorporation.
- **J. Air. L & Com:** Journal of Air Law and Commerce.
- **J. C. Dr. Com :** Juris- Classeur. Droit Commercial.
- **J. C. P** : Juris-Classeur Périodique.
- **Lloyd's. Rep:** Lloyd's Law Reports.
- **n°** : Nombre.
- **Op. Cit.** : Ouvrage Precité.
- **Obs** : Observation.
- **P** : Page.
- **Paris** : Tribunal de grande instance de paris.
- **Q. B** : Queen's Bench Devision.
- **Rev. Gén. Air :** Revue Génerale de l' Air.
- **Rev. Gén. Air. E:** Revue Génerale de L'Air et de L'Espace.
- **Rev. Fr. Dr. Aérien:** Revue Français de Droit Aérien.
- **Rev. Trim. Dr. Com:** Revue Trimestrielle de Droit Commercial
- **S. D.N.Y** : Southern District Court of New-York.
- **Somm** : Sommaire.
- **Saffolk U. L. Rev.:** Suffolk University Law Review.
- **Sup** : Supreme.
- **Trib- Com** : Tribunal Commercial.
- **U. S** : United States Supreme Court Reports.
- **V** : Versus.
- **Vol** : Volume.

الفهـــرس

المبحث الثالث

المبحث الرابع

المبحث الخامس

رقم الإيداع

٢٠٠٤/١٥٩٩٣

الترقيم الدولى I.S.B.N

977 - 04 - 4624 - 0

التركى- للكمبيوتر وطباعة الأوفست- طنطا